

SEPTEMBRE  
TOP  
ventes

**Sport**

N° 741 Octobre 2023

# Auto

R 1 3 5 7  
4 4  
2 4 6



FORMULE 1

**Alpine**  
Les dessous d'une  
crise ravageuse



NOUVEAUTÉ

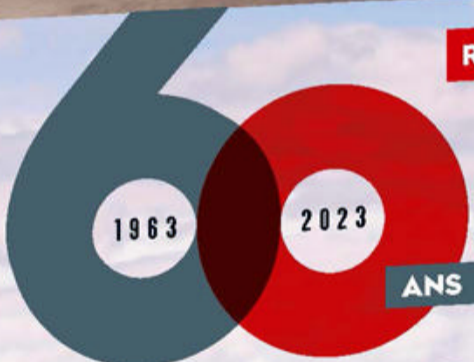
**Alfa Romeo 33 Stradale**

# Simplement sublime!

REPORTAGE

## BON ANNIVERSAIRE, MADAME!

Saveurs variées au volant de 6 générations...  
et un grand délire en Dakar



PORSCHE 911



ESSAI

**Ferrari Roma Spider**  
La guerre  
des cabriolets  
est relancée!



L 15764 - 741 - F: 6,90 € - RD







Le futur nous anime.

Gamme Audi Q4 e-tron : consommation mini/maxi en cycle mixte (kWh/100 km)\* : 16,6 - 20,1. « Tarif » au 06/02/2023. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO. #SeDéplacerMoinsPolluer



# Vivez l'expérience du progrès.

Audi Q4 e-tron 100% électrique



**A** 0 g CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

Audi Vorsprung durch Technik

et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. \* Selon configuration. Volkswagen Group France, SAS au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS SOISSONS 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.



# SKODA

Nos voitures  
s'adaptent à votre vie.  
Et maintenant, nos essais aussi.

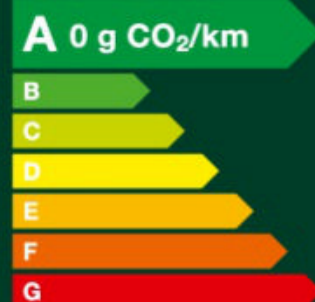


## Les essais à domicile

Essayez la gamme Enyaq 100% électrique,  
où vous voulez, quand vous voulez.

**Réservez votre essai sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)**

Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510 € - 11, av. De Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**





# 42



# 50



# 68

Adrien Cortesi



# 32

Greg



# 60

Laurent Villaron



# 136

Laurent Villaron



Crédits photos couverture  
Kiosques : **Greg, DR & DPPI**  
Abonnés : **Greg**

Encart Edigroup jeté entre les pages 98 et 99 sur la diffusion Belgique et Suisse.

## ACTUS

6

ÉDITO

8

SPORTIVE DU MOIS  
**Ford Mustang GTD**

12

ACTUS  
**Ruf CTR3 Evo, Czinger 21C Blackbird, BAC Mono, Lotus Emeya, Alfa Romeo 33 Stradale, Hennessey Venom F5 Revolution Roadster, Zenvo Aurora Agil & Tur, Aston Martin DB12 Volante, Ares Panther Evo, Fisker Ronin**

26

CLUB SPORT AUTO  
**Les dates à retenir**

27

TOP CHRONOS  
**Hamilton Khaki Field Titanium**

28

HISTOIRES D'AUTOS  
**Simon Jean-Joseph, champion d'Europe des rallyes 2004 & 2007**

## GAZ

32

GRAND FORMAT  
**Porsche 911 Dakar**

42

ESSAI  
**Ferrari Roma Spider**

50

ROAD TRIP  
**60 ans de la Porsche 911 : toute la gamme sur la route**

60

ESSAI  
**Donkervoort F22**

68

SUPERTEST  
**Volkswagen Golf R 20 ans**

76

À LA LOUPE  
**Le mode Drift de la Volkswagen Golf R**

78

TRACK DAY  
**Sport Auto Experience au Mans**

## EN VRAI

84

C'EST LA MIENNE !  
**Audi RS 6**

86

À VOTRE AVIS  
**Le courrier du mois, vos photos**

88

ACHETER UNE OCCASION  
**Ford Focus RS**

92

GUIDE D'ACHAT  
**Les sportives neuves**

98

PETITES ANNONCES

## SPORT

136

STUDIO  
**Brabham-Alfa Romeo BT46B "Aspirateur" (1978)**

142

REPORTAGE F1  
**Alpine F1 : coup de balai... et maintenant ?**

148

COULISSES F1  
**Les grands prix des Pays-Bas, d'Italie & de Singapour**

158

REPORTAGE  
**WRC : un avenir flou**

162

BLOG  
**Le blog des essayeurs**

# 18



**ABONNEZ-VOUS** Voir page 77







**Jean-Eric Raoul**  
Rédacteur en chef

**WEB**

[www.sportauto.fr](http://www.sportauto.fr)

**ABONNEMENTS**

Tél. : 01.46.48.47.61

**E-MAIL**

[sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com)

**COMMENT NOUS  
CONTACTER ?**

Rédacteur en chef :

[jeraoul@reworldmedia.com](mailto:jeraoul@reworldmedia.com)

Rédacteur en chef adjoint :

[lchevalier@reworldmedia.com](mailto:lchevalier@reworldmedia.com)

Chef de rubrique essais :

[svetaux@reworldmedia.com](mailto:svetaux@reworldmedia.com)

# L'espoir fait rouler

**L**a fin du monde, la fin de notre monde... Chacun regarde, un peu angoissé, quelles sont les perspectives pour continuer à se faire plaisir au volant

dans les prochaines années. Lors du dernier track day de *Sport Auto*, un lecteur me faisait remarquer, entre deux passages de voitures, que dans 10 ou 15 ans on n'aurait peut-être plus besoin de hausser la voix pour se parler en bord de piste. Mais peut-être n'y aura-t-il plus de track days non plus ! Jusqu'à présent, on ne peut pas dire que l'hypothèse d'une sportive électrique suscite un enthousiasme phénoménal. D'ailleurs, le pari d'Alfa Romeo de proposer la sublime 33 Stradale à la fois en version thermique et électrique remet l'église au milieu du village : sur les 33 exemplaires prévus et déjà tous vendus, seulement deux (ou trois, selon les sources) auraient été commandés en version électrique.

Mais tout espoir n'est pas perdu. Le reportage de ce numéro, qui nous a fait reprendre le volant de six générations de Porsche 911 (page 50), a été entièrement alimenté en eFuel. Quelques semaines plus tard, lors du Goodwood Revival, c'est un plateau de course complet de voitures des années 20 et 30 qui s'alimentait en carburant de synthèse. Premier enseignement à tirer de ces deux événements : le jour où les eFuels

seront disponibles à la vente pour le grand public, les plus émouvantes des vieilleries sur roues pourront immédiatement devenir neutres en carbone, sans besoin d'en passer par des rétrofits électriques aussi criminels qu'absurdes. Voilà une excellente nouvelle. Deuxième constat : ces nouveaux carburants sont conçus pour se substituer à l'essence actuelle, sans nécessiter d'adaptation des véhicules concernés. Si cela fonctionne indifféremment sur une Bentley Speed Six de 1928 ou une Porsche 911 Turbo S Type 993, on peut imaginer que cela conviendra à tous les engins motorisés d'hier et d'aujourd'hui qui nous font vibrer. Reste maintenant l'épineuse question de la disponibilité et du coût de tels carburants. Interrogé sur ce point lors du Salon de Munich, le directeur technique d'un grand constructeur se montrait optimiste. Selon lui, la nécessité de décarboner le transport aérien va conduire à accélérer l'industrialisation de la production de carburants de synthèse, seule solution technique viable pour l'aviation. Qui dit industrialisation massive, dit réduction des coûts et mise à disposition du grand public. Le pire n'est pas sûr, donc... ●



**DEUX DIFFICULTÉS FONT BLOÇAGE  
AUX CARBURANTS DE SYNTHÈSE : LEUR  
DISPONIBILITÉ ET LEUR PRIX. ET SI  
LA LUMIÈRE VENAIT... DU TRANSPORT AÉRIEN ?**



⊖  
**RALF TECH**



**T H E B E A S T**

Mouvement Automatique Manufacture  
Réserve de marche 77 heures  
Édition limitée à 77 pièces  
Certifié - 3 000m

[WWW.RALFTECH.COM](http://WWW.RALFTECH.COM)

Fabriqué en France





LA SPORTIVE DU MOIS

Par Laurent Chevalier

**Ford Mustang GTD**

# Grand galop

**Cette Mustang homologuée pour la route et produite en série limitée ne se borne pas à brandir un chiffre de puissance dément.**

**Elle annonce un niveau d'efficacité détonnant.**





P

**our nous autres Européens, biberonnés à la Golf GTD, ce n'est pas une appellation qui fait rêver, certes.**

Mais lorsqu'elle est accolée à la Ford Mustang, les perspectives changent.

Cette version très spéciale, qui fait référence à la catégorie reine du championnat du monde d'endurance IMSA baptisée GTD Pro, n'a plus grand-chose à voir avec le modèle de série. Il suffit de gratter sous la couche de vernis pour s'en convaincre : une puissance de McLaren Senna, une suspension exotique, un aileron gros comme ça et de la fibre de carbone à foison... N'en jetez plus ! Pour Jim Farley, le patron de Ford, « *il ne s'agit pas d'une voiture de route pour la piste. C'est une voiture de course pour la route* », avant d'enfoncer le clou : « *La GTD reprend la technologie de la Mustang GT3 de compétition dans une carrosserie de Mustang en fibre de carbone.* » Rien que ça. Il faut dire que les bonnes fées se sont penchées sur son berceau, à commencer par Multimatic, le célèbre équipementier canadien auquel on doit la coque de l'Aston Martin Valkyrie, par exemple. Ce spécialiste, qui a notamment

développé les Mustang GT3, GT4, ainsi que la Ford GT victorieuse de sa classe au Mans, n'en est pas vraiment à son coup d'essai. Loin de là. La GTD l'illustre avec une liste de caractéristiques qui sentent la course à plein nez. A commencer par une suspension réglable en raideur et en hauteur, une aérodynamique active, un V8 à carter sec, une boîte-pont à double embrayage rejetée à l'arrière avec un arbre de transmission en fibre de carbone, des roues en magnésium optionnelles, un échappement en titane sur demande et des freins en carbone-céramique de série. Et surtout la ferme intention de passer sous la barre des 7 minutes chrono pour boucler la Nordschleife. Ce qui correspond grosso modo à la performance enregistrée par notre confrère allemand de *Sport Auto*, Christian Gebhardt, au volant de la Ferrari 296 GTS (soit 6'58"7 avec 830 ch pour 1 651 kg vérifiés par nos soins).

### Brute épaisse

Le poids de la Mustang GTD ? Excellente question, merci de l'avoir posée. Malheureusement, Ford botte en touche à ce sujet et se limite à évoquer la répartition entre les essieux avant et arrière (proche de 50/50 pour garantir l'efficacité). Sans boule de cristal

et au doigt mouillé, il y a quand même fort à parier que la Mustang GTD avoisine les 1 800 kg dans la vraie vie et avec les pleins, étant donné les impératifs de refroidissement imposés par la générosité de sa cavalerie. Même si Ford ne semble vraiment pas lésiner sur l'utilisation de fibre de carbone. Ce matériau est, en effet, utilisé pour les ailes, le capot, le couvercle du coffre, les seuils de porte, le séparateur avant, le diffuseur et le toit. Sans parler de l'une des options légères qui englobe également les boucliers avant et arrière. Le fond plat est du même tonneau. Il s'appuie sur une technologie issue de la compétition et recourt même à des procédés illégaux en course. A savoir des volets avant à commandes hydrauliques permettant de faire varier le flux d'air en fonction de la position de l'aileron arrière, lui aussi hydraulique. Autres particularités pour le moins inhabituelles sur une voiture de route : l'emplacement du coffre accueille désormais la suspension multibras sophistiquée, ainsi que le système de commande hydraulique et le refroidissement de la boîte-pont (à double embrayage et 8 rapports) qui utilise deux prises d'air depuis la vitre arrière. L'autre coquetterie concerne donc la suspension semi-active capable



**"CE N'EST PAS UNE VOITURE DE ROUTE POUR LA PISTE, C'EST UNE VOITURE DE COURSE POUR LA ROUTE."**

**Jim Farley**, P.-D.G. de Ford



On peut y voir une sorte de 911 GT3 RS, mais en beaucoup plus puissant, puisque le V8 annonce la bagatelle de 800 ch environ. En revanche, la masse totale officielle n'est pas encore précise. Elle devrait être largement supérieure aux 1 516 kg (vérifiés avec les pleins) de la Porsche.





La GTD n'a plus grand-chose à voir avec une Mustang classique, à commencer par sa puissance portée aux environs de 800 ch. Une grande partie des pièces de carrosserie sont en fibre de carbone pour économiser des kilos, et la suspension est remaniée. Il s'agit du système DSSV de chez Multimatic, l'équipementier canadien spécialisé en course. Ce qui n'empêchera pas la GTD d'être dûment homologuée sur la route.

de faire varier la raideur des ressorts et la hauteur de caisse. Ces amortisseurs adaptatifs à tiroirs combinés aux doubles ressorts sont actionnés par hydraulique selon deux positions. Les réglages permettent ainsi une hauteur de caisse abaissée de quasiment 40 mm en mode piste. La suspension avant offre, pour sa part, une cinématique repensée et une rigidité latérale améliorée. Tandis que la suspension arrière est dotée de biellettes et de culbuteurs où les amortisseurs intérieurs à valve et les ressorts sont en position horizontale croisée. Les plus geeks d'entre vous auront peut-être reconnu le principe DSSV que Multimatic utilise en course (GT3), repris sur la Ferrari SF90, l'AMG GT première génération, l'Aston Martin One-77 ou encore la Chevrolet Camaro, et même certains pick-up Silverado musclés. Le V8 de 5,2 litres suralimenté par compresseur est spécialement développé pour l'occasion. Il reçoit un carter sec, qui constitue une première sur une Mustang de route, pour garantir la lubrification en cas d'accélération latérales importantes et prolongées. Les motoristes se sont aussi échinés à faciliter la montée en régime et à favoriser sa capacité à rester

dans les tours. Le limiteur est perché à 7 500 tours et Ford promet une sonorité exceptionnelle. Les mélomanes pourront même pousser le plaisir en cochant la case de l'échappement actif en titane. Bref, vous l'aurez compris, la GTD n'est vraiment pas une Mustang comme les autres. Chaque exemplaire débutera son assemblage à l'usine de Ford, avant d'être conduit directement chez Multimatic au Canada pour y être fabriqué à la main. Le nombre de modèles produits n'est pas encore officiellement communiqué et le tarif devrait débuter aux alentours de 300 000 \$ HT. Les premières livraisons sont prévues pour fin 2024-début 2025. ●



## EN BREF

Moteur : **V8, compresseur**  
 Cylindrée : **5 200 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance maxi : **800 ch environ**  
 Transmission : **roues AR, 8 rapports double embrayage**  
 Poids annoncé : **NC**  
 Pneus AV & AR : **325/30 ZR 20 & 345/30 ZR 20**  
 Prix de base : **environ 300 000 \$ HT (commercialisée en France)**



## NOTRE AVIS

Pour avoir eu la chance de conduire des Mustang spéciales aux saveurs inimitables, comme la Boss 302 de 2011 par exemple, nous connaissons la capacité de Ford à produire des pépites de la route. Cette GTD semble pousser l'exercice jusqu'à son paroxysme, sur le papier en tout cas. Hâte de pouvoir en prendre le volant pour vérifier.



# B.R.M.

.. Chronographes ..



20 ANS DE CRÉATIONS ET  
D'INNOVATIONS POUR DES  
MONTRES UNIQUES



[brm-chronographes.com](http://brm-chronographes.com)



Par Sylvain Vétaux

**Ruf CTR3 Evo**

# Du neuf avec du vieux

Ruf est reparti de son antédiluvienne CTR3 pour en extrapoler cette version Evo.

**C'** est tout simplement la Ruf la plus puissante jamais construite. La CTR3 Evo développe 800 ch à 7 100 tr/mn. Celle qui était en 2007 la première supersportive à moteur central du constructeur tire a priori sa révérence avec cette version extrême. Le design commence à dater, mais l'allemande fait toujours autant envie quand on épluche sa fiche technique.

Le châssis en acier incorpore un arceau-cage, et la carrosserie fait appel à de la fibre de carbone. Les liaisons au sol sont moins évoluées techniquement puisque la Ruf repose sur des McPherson à l'avant et un essieu multibras derrière.

Les nombreux falbalas extérieurs, aileron compris, lui garantiraient stabilité et rigueur jusqu'à 380 km/h. Les jantes forgées de 19 et 20 pouces abritent des disques carbone-céramique, percés et ventilés, de 380 mm de diamètre. Compte tenu du porte-à-faux avant et de la garde au sol digne d'un skateboard, l'auto est de série équipée d'un lift qui permet au museau de se rehausser de 5 cm. Si les atours sont principalement en composite (carbone, Kevlar), les portes demeurent en aluminium. Pour tirer 800 ch du flat 6 de 3,8 litres, Ruf joue sur la cartographie. Le couple grimpe à 101 mkg, qu'une boîte à double embrayage (7 rapports) se charge de transmettre au goudron. Le constructeur ne dit pas s'il s'agit de la PDK, mais le levier de vitesses est en tout cas celui de Porsche. Aucun tarif ni aucune valeur d'accélération n'ont été communiqués, mais on peut raisonnablement penser que, moyennant un chèque de 750 000 €, l'allemande pourra vous expédier de 0 à 100 km/h en tout juste 3".

L'Evo ne sera produite qu'à 15 exemplaires. ●

**EN BREF**

Moteur : **flat 6, biturbo, 3,8 l**

Puissance : **800 ch** Couple : **101 mkg**

Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage**

Poids : **env. 1 400 kg** V. max : **380 km/h**

Prix : **env. 750 000 €**



Si l'avant reste très identifiable, la poupe, avec ses feux ronds façon Ferrari, est plus singulière. L'Evo marque a priori le coup de grâce pour la CTR3, née il y a plus de quinze ans.





**ENDLESS  
SUMMER®**  
WINTER SEASON TRACK DAYS

PORTUGAL+ SPAIN

# TRACK DAYS

DECEMBER  
TO  
MARCH



## RÉSERVEZ VOS DATES !

6/7 DÉC 2023	Kickoff Estoril /P
9/10 DÉC 2023	Circuito do Sol /P
16/17 DEC 2023	Portimão /P
18/19 JAN 2024	Jerez /E
21/22 JAN 2024	Monteblanco /E
24/25 JAN 2024	Portimão /P
27/28 JAN 2024	Estoril /P
9/10 FÉV 2024	Portimão /P
13/14 FÉV 2024	Valencia /E
17/18 FÉV 2024	Aragón /E
8/9 MAR 2024	Barcelona Castelloli /E
11/12 MAR 2024	Barcelona Catalunya /E (tbc)

'23/'24

## TRACKDAYS • DÉCEMBRE À MARS

La meilleure série de trackdays en Europe à la meilleure période de l'année.  
Réservez votre prochaine session dès maintenant !

### Avantages

- + La meilleure série de trackdays au Portugal et en Espagne de décembre à mars.
- + Nous hivernons votre voiture dans le sud ensoleillé entre les trackdays, ou nous vous proposons une sélection incomparable de sportives à la location.
- + Nous organisons les transports vers l'Espagne et le Portugal, ainsi que les transferts vers tous les circuits à des prix raisonnables.
- + Nombre de véhicules limité : des conditions optimales en mode pitlane ouverte (pas de sessions en groupes) pour un maximum de temps et de plaisir en piste.
- + Service pneus, fourniture de pièces détachées et assistance aux véhicules sur place à chaque événement.
- + Frais d'inscription 2 990 € net par événement (les deux jours).
- + Coaching® 1:1 disponible sur demande.



**INFO & RÉSERVATION**  
**+49 69 900 28 429**  
OFFICE@GEDLICH-RACING.COM

WHERE THE SUN ALWAYS SMILES

GEDLICH-RACING.COM



Par Sylvain Vétaux



## Czinger 21C Blackbird

**P**

armi les excentricités dévoilées pendant la Monterey Car Week en août dernier, cette édition Blackbird de la Czinger 21C figure en bonne place pour rafler la couronne.

Cette auto, venue en voisine puisque la firme a son quartier général à Los Angeles, est un ovni qui cherche à disputer à la Koenigsegg Regera le record ô combien indispensable du 0-402-0 km/h, pour l'instant propriété de la suédoise en 28"81. L'américaine envisage d'effectuer le même exercice en 27". Pour y arriver, elle compte sur son V8 maison suralimenté (deux turbos) auquel une paire de moteurs électriques prête main forte. Comme l'hypercar

n'est principalement que carbone, impression 3D et que la puissance s'établit, en cumulé, à 1 350 ch, on veut bien croire que les performances soient au rendez-vous. Le constructeur ne revendique bizarrement aucun 0 à 100 km/h. Cette version Blackbird fera partie des quatre-vingts 21C que Czinger compte assembler. Elle rend hommage au Lockheed SR-71, avion militaire supersonique capable de voler à plus de Mach 3 (3 704 km/h). Sans surprise, la peinture est noir verni et les branches des jantes reprennent la forme de l'aéronef, vu de dessus. Le cockpit peut accueillir deux personnes, l'une derrière l'autre. Aucune date de commercialisation ni aucun tarif n'ont été annoncés. ●



**EN BREF**

Moteur : **V8 biturbo, 2,9 litres + 2 électriques, 1 350 ch**  
 Transmission : **intégrale**  
 Appui aéro : **2 000 kg à 305 km/h**  
 Poids : **1 250 kg à sec**  
 Prix : **N.C.**



## BAC Mono

**L**a seule monoplace homologuée pour la route fait peau neuve. La Mono, désormais assemblée dans la nouvelle usine de Liverpool, évolue avec parcimonie en matière de carrosserie. La principale retouche concerne le design de la boîte à air en carbone. Pour le reste, l'anglaise expose toujours ses doubles triangles et ses combinés filetés à l'air libre. Aileron et arches de roues ont été légèrement redessinés. Dans le dos du conducteur, un 4 cylindres 2,5 litres atmo de 325 ch, sur base de Ford Duratec, capable de tourner à 8 000 tr/mn. Sa cavalerie est transmise au sol grâce à une boîte séquentielle à 6 rapports, dont l'étagement est décidé par le client. Bielles et pistons sont forgés alors que certains pans de la carrosserie font appel à du graphène, un matériau

ultrarésistant et léger. La nouvelle géométrie a permis de réduire plongée et cabrage de 50 %. Avec une répartition des masses de 41/59 % (en faveur de l'arrière) et un poids à sec revendiqué de 570 kg, la Mono n'a pas l'intention d'édulcorer les sensations au volant. Elle ne sera pas l'outil idéal pour chasser les hyper-GT sur autoroutes allemandes, mais avec un 0 à 100 km/h promis en 2"7, quelques sportives peineront à la suivre. C'est, depuis janvier dernier, Mike Flewitt, ex-patron de McLaren, qui est aux commandes de BAC (Briggs Automotive Company). ●

### EN BREF

Moteur : **4 en ligne atmo, 325 ch**  
 Transmission : **roues AR, 6 rapports séquentiels**  
 Poids : **570 kg (à sec)** 0 à 100 km/h : **2"7** / Prix : **N.C.**





# En matière de gestion de patrimoine, c'est **l'humain** qui est capital

Chez Allianz, 1 200 conseillers experts en gestion de patrimoine sont à vos côtés partout en France pour vous accompagner et vous aider à préparer votre futur avec des solutions épargne, retraite et transmission adaptées.

Pour plus d'informations et prendre rendez-vous avec le conseiller le plus proche de chez vous, rendez-vous sur [allianz.fr](https://allianz.fr) ou flashez ce QR Code.



Contacter un conseiller

Avec vous de A à Z



Par Sylvain Vétaux

**Lotus Emeya**

# Pauvre Colin !

Sir Chapman n'est plus respecté chez Lotus. **Après le pachydermique Eletre, voici l'Emeya, une berline très loin des canons de la marque.**

**C**e n'est pas une surprise et nous avons eu des mois pour nous y faire. Il n'empêche que le choc est violent. L'Emeya est le second modèle 100 % électrique de Lotus et la seconde berline du constructeur, après l'emblématique Lotus Omega. Dire qu'à Hethel on est fier de la dernière création, qualifiée d'hyper-GT, est un euphémisme. Passons sur le discours officiel qui vante « le savant mélange entre la tradition et la modernité » ou encore « la parfaite symbiose entre l'exceptionnelle performance, le dynamisme engageant et le luxe ». Sport Auto fait-il de l'électrique bashing ? Ce n'est pas bien. Mais il s'agit de Lotus, la firme avec laquelle notre titre partage une véritable histoire commune. L'Emeya, dont le patronyme a été choisi pour « incarner l'ambition et l'engagement de Lotus dans sa volonté de devenir en 2028 une marque généraliste d'automobiles performantes », ressemble à une tambouille entre une Prius et un Eletre. Comme ce dernier, elle dispose d'une calandre active qui, en fonction des besoins, refroidit les batteries ou au contraire réduit la traînée. Les infos techniques sont pour l'instant peu nombreuses. Lotus nous apprend que l'Emeya est dotée d'un aileron arrière mobile de 296 mm de large, soit 100 de plus que l'Eletre. Il génère jusqu'à 215 kg d'appui. La suspension pneumatique lit la route 1 000 fois/seconde. L'Emeya sera assemblée à partir de l'année prochaine et elle disposera de deux moteurs électriques (à l'avant et à l'arrière) et de la transmission intégrale avec répartition continue du couple. Ce sont 905 ch et 100 mkg qui vous expédieront vers l'infini et au-delà. Les batteries, logées dans le plancher, ont une capacité de 102 kWh, et Lotus annonce 150 km d'autonomie récupérés en seulement 5 minutes (à condition d'avoir un chargeur de 350 kW). Une fois les accus pleins, l'Emeya pourrait abattre jusqu'à 600 km. Reste pas mal de questions en suspens. Le constructeur ne communique aucun poids, mais on suppose que 2 300 kg sont une bonne base de travail. Alors qu'importe les 2"8 annoncées pour le 0 à 100 km/h. Même à l'ère du tout-électrique, on attend d'une Lotus qu'elle inonde son conducteur de sensations, et sur le papier, nous craignons que l'Emeya, aussi performante soit-elle, n'y arrive pas. ●

## EN BREF

Moteurs : **2 électriques à aimants permanents**  
 Puissance : **jusqu'à 905 ch** Couple : **jusqu'à 100,4 mkg**  
 Transmission : **intégrale, 1 rapport AV, 2 rapports AR**  
 V. max. : **256 km/h (autolimitée)** 0 à 100 km/h : **2"8**  
 Prix : **NC**



Matériaux durables ou recyclés, réalité augmentée projetée sur le pare-brise, son Dolby Atmos 3D, finition soignée : l'Emeya promet de voyager confortablement. C'est tout ce qu'on demande à une berline luxueuse. Pas à une Lotus...

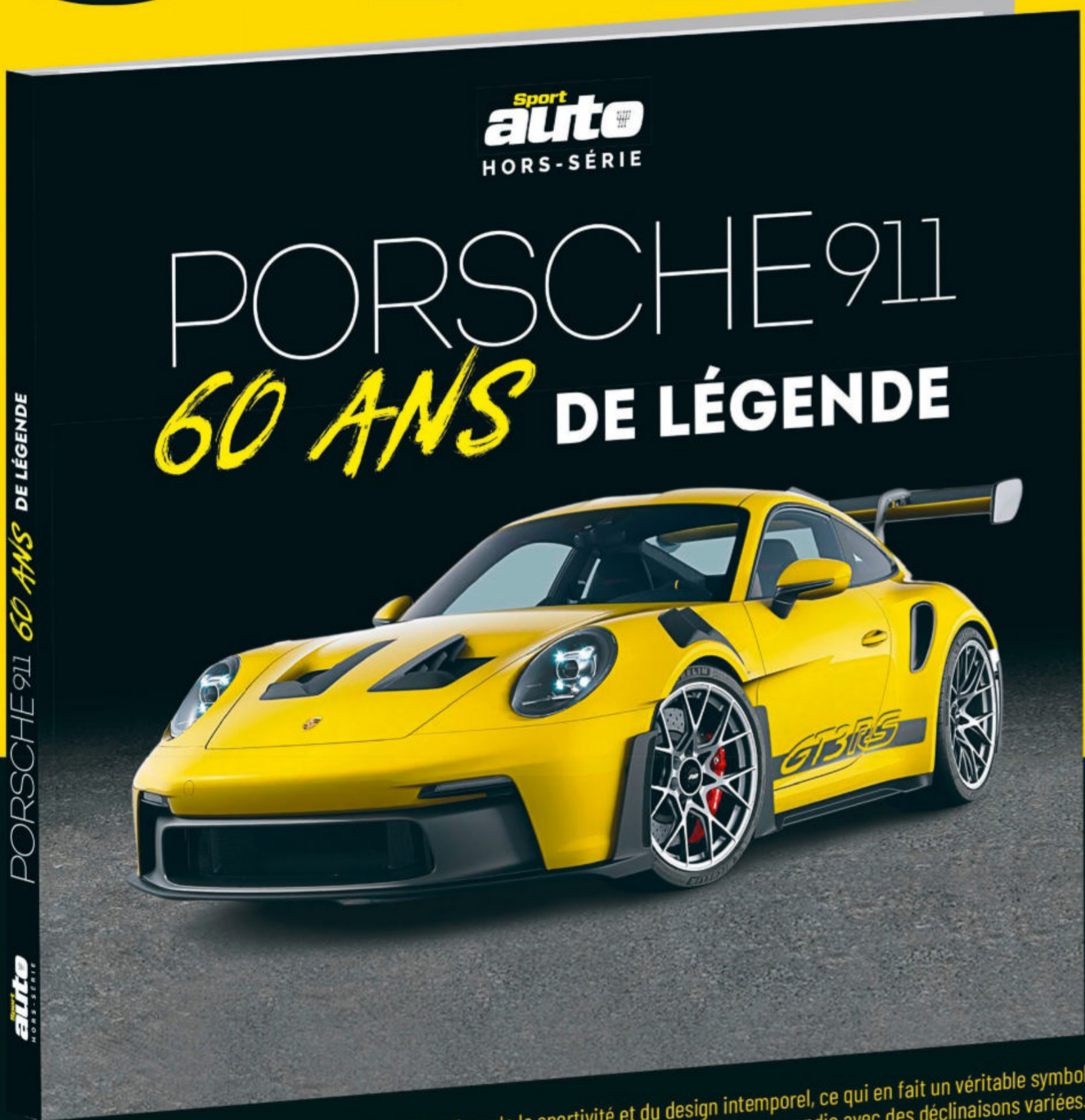




# 911

Sport  
**auto**  
HORS-SÉRIE

**Puissance,  
Élégance,  
Innovation**



Depuis ses débuts en 1963, la 911 incarne l'essence même de la sportivité et du design intemporel, ce qui en fait un véritable symbole de l'industrie automobile. Tout au long de ses six décennies d'existence, la famille 911 s'est agrandie avec des déclinaisons variées. Les 60 ans de la Porsche 911 sont l'occasion de célébrer cette icône intemporelle à travers les essais de la rédaction de Sport Auto.

**EN VENTE ACTUELLEMENT**





Par Walid Bouarab



Alfa Romeo  
33 Stradale

# Nouvelle descendance

Seulement 33 exemplaires, un prix tenu secret mais probablement à sept chiffres et une ligne époustouflante. Pour sa nouvelle supercar, Alfa Romeo est allé très loin. Rien d'innovant dans la technique, mais une conception, une personnalisation et une fabrication qui tutoient les sommets du luxe.

**Rencontre avec cette belle italienne, sur ses terres natales.**





SI LA VOITURE REPREND UNE BASE CONNUE,  
CELLE DE LA MASERATI MC20, **ALFA ROMEO SOUHAITE  
LUI APPORTER UNE SAVEUR DISTINCTE.**



Tipo 33 Stradale (1967)



C'est la Tipo 33, datant de 1967, qui a servi d'inspiration pour la nouvelle création Alfa Romeo. La sportive de l'époque a elle aussi existé en version Stradale, comprenez pour la route. Recopiant une base technique Maserati, elle fait cependant l'effort pour reprendre à son compte bon nombre de gimmicks de style.

**L**a presse mondiale, conviée dans le sublime musée Alfa Romeo d'Arese, piétine d'impatience. La mise en scène est fastueuse : une rétrospective expliquée par un narrateur à la voix de conteur d'histoires,

de superbes illustrations projetées fièrement sur un mur d'écran aussi large que la vaste salle de réception, le tout ponctué par un jeu son et lumière saisissant. Est-ce que les Italiens ont le sens du spectacle ? Et comment ! D'autant plus qu'Alfa Romeo a réussi son coup en ne laissant fuiter aucune photo de la voiture. Mais chut, la voilà... L'écran se scinde et deux immenses blocs optiques, semblant posés au sol, sortent pianissimo de la pénombre. Alfa voulait frapper un grand coup. Et puisque c'est tendance, la marque est allée puiser dans son héritage sportif, que l'on peut difficilement faire plus glorieux. C'est la 33 Stradale de 1967, dérivée de la Tipo 33 de compétition, qui a servi d'inspiration. Dès le premier coup d'œil, la parenté est évidente. La nouvelle reprend à l'ancienne tous les gimmicks : les phares taille XXL qui viennent lécher le bitume, les portes en élytre dessinant un toit vitré à la forme si particulière, l'épaulement

muscleux marqué par le travail aérodynamique de la carrosserie... L'arrière se permet un peu plus de libertés, avec des feux tronqués et un diffuseur à la taille impressionnante. L'intérieur est sublime. Simplifié à souhait, il affiche fièrement un volant dénué de touches, un bloc d'instrumentation qui vient se cacher derrière la planche de bord et une console centrale tout en métal jonchée de commandes et de boutons basculeurs singeant ceux de l'époque. Exquis. A bord, cuir précieux, aluminium, Alcantara, carbone ont chassé la moindre pièce en plastique. Un look d'enfer donc, et une fiche technique au diapason.

### V6 réalésé

Alfa Romeo n'est pas parti d'une page blanche. Pour le moteur, la marque italienne préfère préciser qu'on a affaire à une évolution du 2.9 des Giulia et Stelvio Quadrifoglio. Mais réalésé à 3.0, porté à 620 ch et doté de chambres de précombustion, il s'agit bien du Nettuno de la Maserati MC20, qui, lui, était dérivé du moteur Alfa... Bref ! Et ce n'est pas pour nous déplaire, la cousine de Modène affichant une santé époustouflante. Et ce n'est pas la seule chose que partagent les deux italiennes. La carrosserie monocoque en carbone servant de base est reprise, mais

la canopée a été entièrement recrée pour permettre l'ouverture emblématique des portières et l'importante surface vitrée. Trains roulants à double triangulation (communs avec ceux de la Giulia GTA) et différentiel arrière piloté électroniquement font également partie du package piqué à la MC20. La 33 Stradale est aussi proposée en version électrique (2 clients sur les 33 auraient choisi la version zéro émission). La marque indique encore œuvrer sur la configuration moteur, mais elle sera bien évidemment reprise à la future MC20 Folgore, avec une puissance cumulée de 750 ch.

Reste désormais la question du développement et du tuning dynamique de la voiture. Si celle-ci reprend une base connue, Alfa Romeo souhaite lui apporter une saveur distincte. Jean-Philippe Delaire, responsable technique du projet, nous explique : « Nous avons un amortissement piloté et un différentiel électronique à glissement limité à l'arrière. Cela nous ouvre un champ des possibles plutôt vaste pour apposer notre propre touche à la voiture. » Par ailleurs, l'ingénieur français nous avoue aussi travailler sur l'échappement pour donner une couleur « différente » et une « personnalité unique » à



L'intérieur est spectaculaire. Pourtant, il prône la simplicité et un retour aux valeurs primordiales de la conduite. Le volant ne s'entiche d'aucun bouton, et l'écran central se cache derrière la planche de bord. Notez la console centrale, entièrement faite d'aluminium et couverte de basculeurs à l'ancienne.



Bien habile celui qui reconnaîtra les dessous d'une Maserati MC20. Les designers Alfa Romeo, consultés par les responsables techniques, ont profondément fait évoluer la base technique. Les voies sont plus larges à l'arrière, la canopée de la structure en carbone est inédite. La 33 Stradale se veut un signal de la reviviscence d'Alfa Romeo, selon son patron, Jean-Philippe Imparato (à gauche ci-dessous).





ALFA ROMEO PROPOSE À SES 33 CLIENTS UN NIVEAU DE PERSONNALISATION EXTRÊMEMENT POUSSÉ. **TOUT PEUT ÊTRE CONFIGURÉ À LEUR GUISE.**



la Stradale. Quelque chose qui devrait davantage se rapprocher d'une 8C Competizione, paraît-il. Miam ! « L'idée est de partir sur une auto facilement utilisable au quotidien, mais avec laquelle on peut aller sur piste. » Comprenez par là un esprit GT, là aussi très proche de la sportive Maserati. Le peaufinage technique n'aura lieu que sur la piste privée d'essais de Balocco, la voiture étant déjà développée et mise au point pour la route lorsqu'elle arbore un trident sur la calandre. « Il n'y a qu'en la poussant aux limites que l'on pourra trouver les détails que l'on veut faire évoluer. D'où l'utilisation exclusive du circuit. » Pour cela, la marque pourra compter sur les précieux conseils de Valtteri Bottas, pilote de l'écurie F1 Alfa Romeo et qui prendra part à cette phase finale du développement.

### Un travail sur mesure

Pour installer son auto dans les plus hautes sphères du luxe, Alfa Romeo propose à ses 33 clients un niveau de personnalisation extrêmement poussé. Tout peut être configuré à leur guise. Ils auront la possibilité de réclamer, moyennant finance évidemment, une couleur particulière pour la carrosserie, les habillages intérieurs ou les jantes. Le carbone peut être apparent ou non sur toute la carrosserie et certains appendices aérodynamiques, comme ceux extrayant le flux d'air près des feux arrière, peuvent même être occultés tout en restant fonctionnels. Le scudetto (l'écusson) est présenté sous deux formats différents, et deux définitions de base habillent l'intérieur. Alfa Romeo a réuni un club très sélect en son sein pour étudier et accepter ou non les demandes. Les choses sont prises très au sérieux, et ce, depuis le départ. Identifiés et sélectionnés avant même la conception finale du projet, les 33 heureux

propriétaires ont eu la joie de participer au développement de la voiture : « On ne veut pas de commandes sur le volant », « Retirez-nous tous ces écrans par pitié ! », « Pouvez-vous faire une voiture sans le moindre ADAS ? » Les normes d'homologation sont fatalement venues calmer le jeu, mais les équipes Alfa Romeo ont su répondre à certaines demandes. Quant à l'exécution, on fait appel à la crème de la crème. Elle sera fabriquée, entièrement à la main, par l'artisan Touring Superleggera, qui assemble entre autres la dernière Rolls-Royce Droptail, la voiture la plus chère du monde. C'est dire si la qualité a été mise au centre des préoccupations, qu'importe le prix, resté confidentiel. De toute façon, Alfa Romeo n'a eu aucune inquiétude commerciale pour sa luxueuse sportive, vendue par bouche à oreille, et sans tarder. L'important, c'est le signal envoyé. Alfa Romeo se relance, et cette fois-ci, c'est la bonne ! Du moins si l'on en croit le convaincant président d'Alfa Romeo, Jean-Philippe Imparato. Le patron nous explique pourquoi Alfa va vraiment renâître : « Quand je dis quelque chose, je le fais. Qu'il s'agisse de cette voiture exceptionnelle ou d'un Tonale PHEV. » Il ne fait pas de langue de bois quant à la renaissance du Biscione espérée en 2015, puis sabordée par l'échec des Giulia et Stelvio. « Il manquait probablement un peu de qualité. Mais les choses sont différentes maintenant. Le produit est là et va devenir une vraie force pour la marque. On met l'accent sur le premium, il faut être crédible. Et puis nous avons redonné à la marque une santé financière satisfaisante, et c'est indispensable pour repartir sur de bonnes bases. » Effectivement, les planètes semblent s'aligner, et cette spectaculaire 33 Stradale se chargera de faire rayonner à nouveau le Biscione au niveau mondial. ●



### NOTRE AVIS

Les avis divergent. Mais on ne peut retirer à cette 33 Stradale une évidente parenté avec sa lointaine aïeule. Spectaculaire pour sûr, peaufinée dans les moindres détails et techniquement bien dotée – bien que nullement innovante –, la superbe italienne est un pied de nez à ceux qui avaient déjà enterré Alfa. Et si les 33 exemplaires n'ont eu aucun mal à trouver preneurs, reste à espérer un engouement similaire pour la future gamme du constructeur milanais.



### EN BREF

Moteur : **V6, biturbo, 3 l, 620 ch ou 100 % électrique (3 moteurs), 750 ch**  
 Transmission : **roues AR ou intégrale (électrique), 8 rapports auto, 4 roues directrices**  
 L - l - h : **4 637 - 1 966 - 1 226 mm**  
 Empattement : **2 700 mm**  
 Poids \* : **1 500 kg (2 100 kg en électrique)**  
 V. max \* : **333 km/h**  
 0 à 100 km/h \* : **moins de 3"**  
 Freinage de 100 à 0 km/h \* : **moins de 33 m**  
 Prix : **NC (série limitée à 33 exemplaires, déjà tous vendus)**

\* Données constructeur



Par Sylvain Vétaux

## Hennessey Venom F5 Revolution Roadster

# Furie

Au Texas, on a du pétrole et des idées.  
**Le constructeur Hennessey a présenté, à l'occasion de Monterey Car Week, sa Venom F5 Revolution Roadster.**

**S**euls 12 exemplaires (deux fois moins que le coupé) verront le jour à un tarif de 3 millions de dollars, et ceux qui trouveraient totalement ubuesque de dépenser autant pour un constructeur texan inconnu chez nous en auront pour leurs frais : tous les modèles sont déjà vendus. Le cabriolet est, selon les dires de John Hennessey, le patron, destiné à « ceux qui veulent vivre une viscérale expérience d'hypercar sur la route ou sur circuit, mais cheveux au vent ». On le croit volontiers. Le V8 biturbo, baptisé Fury, développe 1 842 ch. L'enseigne américaine ne mentionne pas de poids, mais comme elle annonce un rapport de 1 316 ch/t, on en déduit que la découvrable (le toit en carbone, d'un seul tenant, ne pèse que 8 kg) oscille autour des 1 400 kg. C'est peu et ça relègue une Chiron (1 600 ch pour environ 2 t) au rang de percheron. Le châssis est une cellule en carbone pesant 86 kg posée sur doubles triangles aux quatre coins. Les amortisseurs Penske sont réglables. Le moteur à carter sec ne pèserait que 280 kg, ce qui est assez remarquable pour un 6,6 litres. Les soupapes à l'admission sont en titane alors que celles à l'échappement sont en Inconel. Pure propulsion, la Venom F5 Revolution Roadster propose à ses deux occupants de prendre place à bord d'un cockpit très inspiré de la compétition. Les sièges sont deux baignoires en carbone à peine recouvertes de mousse. Le volant, dont la partie supérieure est tronquée, réunit les commandes essentielles, grâce à des molettes ou des boutons-poussoirs. Le bloc d'instrumentation est quant à lui totalement digital. La transmission aux roues arrière est assurée (enfin, sur le papier) par une boîte semi-automatique à simple embrayage dont on ne connaît pas le nombre de vitesses. On lui souhaite bien du courage, ainsi qu'aux Michelin Sport Cup 2 de 345 mm de large, pour encaisser les 165 mkg ! ●

### EN BREF

Moteur : **V8, biturbo, 6,6 l**  
 Puissance : **1 842 ch** Couple : **165 mkg**  
 Transmission : **roues AR, semi-automatique**  
 L - l - h : **4 666 - 1 971 - 1 131 mm**  
 Prix : **env. 2 800 000 € HT (12 ex. tous vendus)**



Hennessey ne se contente pas de muscler des Viper ou d'hypertrophier des Lotus Exige. Il assemble aussi des autos de son cru, comme cette infernale découvrable, pas si loin des 2 000 ch !



Peu de chances que la Venom F5 soit un jour homologuée chez nous. Il nous faut donc nous contenter de ce cliché d'habitacle dépouillé pour imaginer les sensations procurées par le V8 biturbo, sobrement baptisé Fury.





Par Sylvain Vétaux

**Zenro Aurora Agil & Aurora Tur**

# Double impact

 La firme danoise nous présente l'Aurora. **Au choix : l'Agil, hyper-brutale, ou la Tur, ultra-rapide.**

**S**

elon Christian Brandt, le responsable du design, l'Aurora « apporte, pour la première fois sur le segment des hypercars, le design danois et l'ingénuité ». C'est-à-dire ? On n'en sait rien. En revanche, après une TSR-S au look discutable et à l'aileron gigotant (il se penchait pour augmenter l'appui en courbe), l'Aurora récolte plus de suffrages. Les flux aérodynamiques semblent avoir été au centre des préoccupations, comme en témoignent les nombreuses échancrures ou les flancs ouverts, laissant apparaître une partie de la suspension à double triangulation. Celle-ci est combinée à un amortissement actif. L'Aurora se décline en deux versions. L'Agil, simple propulsion (4 roues motrices en option), est axée sur le comportement et sur le dynamisme sur circuit. Son aileron fait aussi office d'aéofrein. L'intérieur est dépouillé à l'extrême, avec des assises aménagées à même la coque en carbone. Bilan des courses : 1 300 kg, 880 kg d'appui à 250 km/h et une puissance démarrant à 1 470 ch. Pour aller plus vite, il faut cocher l'option 4 roues motrices, transmission dont hérite d'office le modèle Tur (« tourisme », en danois). Le cockpit est plus luxueux, avec du cuir, et la carrosserie plus « passe-partout ». La Tur, c'est 1 876 ch et 173,3 mkg ! On comprend l'utilité de la transmission intégrale, et les performances sont glaçantes avec 17" pour effectuer le 0 à... 400 km/h. L'Aurora, quelle que soit sa version, repose sur une nouvelle plateforme modulaire ZM1, en fibres composites, ne pesant que 120 kg et pourtant capable de résister à des torsions de plus de 6 420 mkg/deg. Avant de faire vriller le châssis, va falloir y mettre du sien. On a gardé le meilleur pour la fin : le moteur. La danoise a fait appel à Mahle pour développer un V12 de 6,6 litres inédit, pourvu de 4 turbos, et grimpant jusqu'à à 9 800 tr/mn ! Rien que pour cette valeur démente, on rêverait d'expérimenter l'Aurora. De série, cette mécanique ne pesant que 260 kg (une prouesse compte tenu de la suralimentation) fait équipe avec un moteur électrique de 203 ch, compact et léger. Il fait office de marche arrière, et l'Aurora dispose aussi d'un différentiel électronique. En option sur Agil et de série sur Tur, l'Aurora se fait encore plus hybride avec l'adjonction d'une paire de moteurs électriques à l'avant. La production débutera en 2025. ●



## Aurora Agil

De série, l'Agil se contente de 1 470 ch. Ça devrait suffire pour doubler, d'autant qu'il est probable qu'avec ce physique extrême, on vous laisse passer. La carrosserie est éventrée pour que l'air plaque l'auto au sol.

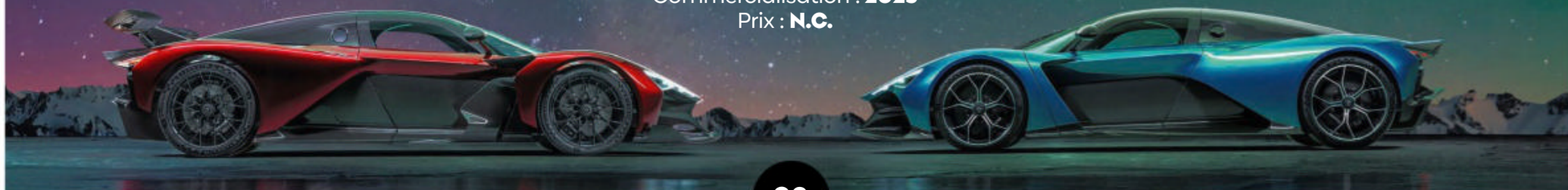
## EN BREF

Moteur : **V12 quadriturbo, 6,6 l + 1 ou 3 moteurs électriques**  
 Puissance : **1 470 ch (Agil)/1 876 ch (Tur)**  
 Couple : **142,7 mkg (Agil)/173,3 mkg (Tur)**  
 Transmission : **roues AR (Agil)/intégrale (Tur), 7 rapports auto**  
 L - l - h : **4 836 - 2 020 - 1 097 mm (Agil)**  
**4 819 - 2 020 - 1 117 mm (Tur)**  
 Empattement : **2 800 mm**  
 Poids à sec : **1 300 kg (Agil)/1 450 kg (Tur)**  
 V. max. : **365 km/h (Agil)/450 km/h (Tur)**  
 Commercialisation : **2025**  
 Prix : **N.C.**



## Aurora Tur

La petite firme danoise fait preuve de davantage de maturité stylistique avec l'Aurora, mieux dessinée que ses précédents modèles. La Tur est à la fois la plus puissante mais aussi la plus luxueuse du catalogue. Son V12 Mahle développe 1 876 ch !





Par **Laurent Chevalier**
**Aston Martin DB12 Volante**

# Musique dans l'air

Ce n'est pas une grande surprise de voir Aston Martin décliner un coupé en cabriolet, **mais ça reste toujours un vrai plaisir.**

**P**assons sur le glamour et l'esthétique irréprochable, puisqu'il n'y a pas grand-chose à dire. En revanche, le décapulage de la DB12 pose deux questions. La première concerne la rigidité structurelle, mise à mal par l'ablation du toit comme si on enlevait le couvercle d'une boîte à chaussures, et la seconde vise la hausse de poids, à cause des renforts nécessaires pour garantir la tenue de route et la précision de conduite. D'autant plus crucial qu'Aston Martin axe son discours sur les capacités dynamiques et sportives de la nouvelle DB12. A propos de la rigidité, Amedeo Felisa, le P.-D.G. d'Aston Martin, est rassurant. L'ingénieur évoque une attention toute particulière envers « *les éléments du soubassement, les fixations de suspension sur l'essieu avant et l'ensemble de la suspension arrière, les croisillons moteur, etc.* ». Le but avoué étant de conserver le feeling de la direction (électrique) et le sentiment général de connexion avec le conducteur. En ce qui concerne la variation de la masse par rapport à celle du coupé, Aston Martin annonce 1 796 kg à sec au lieu de 1 685 kg. Soit 111 kg avoués, que nous attendrons de vérifier sur notre balance de Mortefontaine étant donné les approximations habituelles de la maison sur ce point. A titre de comparaison, l'écart entre la Ferrari Roma Spider et le coupé est annoncé à 84 kg par Ferrari. Quoi qu'il en soit, la DB12 Volante ne devrait manquer ni de puissance ni de couple. Le V8 biturbo de 4 litres est reconduit avec ses 680 ch à 6 000 tr/mn et son couple maxi dépassant les 80 mkg à moins de 3 000 tours. Comme sur le coupé, la boîte automatique ZF à 8 rapports transmet la cavalerie aux deux seules roues arrière à travers un différentiel électronique E-Diff. Pas d'évolution notable au chapitre des performances, avec un 0 à 100 km/h annoncé en 3"7 au lieu de 3"6 pour le coupé, et une vitesse de pointe inchangée de 325 km/h. La capote en toile compte 8 couches d'isolation et s'actionne en une quinzaine de secondes jusqu'à 50 km/h. ●

**EN BREF**

Moteur : **V8, biturbo, 3 982 cm<sup>3</sup>** Puissance : **680 ch**  
 Couple : **81,5 mkg** Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**  
 Poids : **1 796 kg revendiqués à sec**  
 V. max. : **325 km/h** 0 à 100 km/h : **3"7**  
 Prix de base : **244 538 €, livraison fin 2023**



Aston Martin annonce un écart de 111 kg par rapport au coupé DB12, en raison des renforts de caisse, avec un total revendiqué à 1 796 kg à sec. Le V8 biturbo de 680 ch, bourré de couple, et sa boîte auto à 8 rapports sont reconduits.







Par Sylvain Vétaux

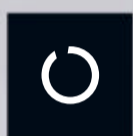


Copie presque conforme de la Pantera originelle, la Panther (avec un "h") carbure au V10 Lamborghini. Date de production et tarif sont pour l'instant inconnus.



## Ares Panther Evo

La Pantera fut une icône des années 70. Elle se rappelle à nous avec cette réinterprétation d'Ares.



fficiellement, De Tomaso existe toujours, le constructeur italien nous ayant mis l'eau à la bouche ces derniers mois avec les P72 et P900, des engins aux lignes

d'une fluidité sans pareille. Mais l'officine n'a visiblement pas l'intention de faire renaître la Pantera, son coupé musculeux et acéré présenté en 1970. Alors, ce sont les compatriotes d'Ares Design, entité fondée par Dany Bahar (ex-patron de Lotus), qui s'y collent. Plus de V8 grommelant sous le capot arrière mais le V10 de la Lamborghini Huracán, voiture donneuse sans laquelle

la Panther Evo, le petit nom de cet hommage, ne peut voir le jour. Le mélange des genres est très réussi. On devine la Lambo (découpe de pavillon, rétroviseurs) sous les traits néo-rétro de cette création. Nous sommes moins séduits par le choix de la boîte, Ares n'ayant pas jugé opportun de dégager l'arbre de transmission entre les deux essieux. Oui, cet hommage est une 4 roues motrices. Le 5,2 litres atmo grimpe à 650 ch, toujours digérés par une boîte à double embrayage. La centrale à sensations fortes, abritée sous des persiennes, se ponctue par une double sortie en hauteur. Les feux se résument à de

fins bandeaux rouges. Dedans, l'ambiance est plus luxueuse qu'à l'origine. Cuir et Alcantara se disputent la vedette, et Ares remet au goût du jour le sélecteur de vitesses. Mais c'est un leurre. Cette fausse grille en H sert en réalité à passer de P à N, D ou R. On ne sait pour l'instant rien des mensurations exactes de la Panther Evo ni de son tarif. Précédemment, Ares avait commis la ProgettoUno, au look similaire et mue par la même mécanique. La transformation réclamait à l'époque plus d'un demi-million d'euros. Nul doute que l'Evo demandera un effort financier encore plus important. ●



### EN BREF

Moteur : **V10, 5,2 litres, 650 ch**  
Transmission : **intégrale, 7 rapports à double embrayage**  
V. max. : **325 km/h** 0 à 100 km/h : **3"1**  
Prix : **N.C.**



## Fisker Ronin



ette voiture est destinée aux gens qui aiment conduire mais qui sont aussi séduits par l'art automobile et réclament

que leur véhicule haute performance satisfasse un futur durable. »

C'est du Henrik Fisker dans le texte, patron de la firme éponyme, et ça fleure bon le poncif. Pourtant, la Ronin mérite qu'on lui accorde ces quelques lignes. Par son originalité stylistique, déjà. Un coupé-cabriolet quatre portes 100 % électrique pouvant accueillir cinq personnes et dont les ouvrants frontaux ont une cinématique en élytre, ça ne

court pas les rues. Par sa capacité à vous réveiller de bon matin aussi, car forte de 1 000 ch, la Ronin pulvériserait le 0 à 100 km/h en tout juste 2" (275 km/h en vitesse maxi). Par son autonomie, enfin, Fisker promettant des voyages au long cours (965 km). Les portes s'ouvriront par le biais du smartphone, et le toit en carbone, une fois replié, n'empiétera pas sur le volume de chargement. Pas d'infos techniques pour l'instant, la Ronin, limitée à 999 exemplaires, n'entrant en production qu'au second semestre 2025. Le tarif, en revanche, est déjà fixé : 385 000 \$. ●





ET AUSSI...

## Julien Gedet, partenaire particulier...

C'est l'histoire d'un pilote pour qui partager son expérience avec d'autres est plus important que l'éphémère satisfaction d'une victoire en course. Pour notre plus grand bonheur, Julien Gedet et son équipe JG Coaching deviennent partenaires du Club. Julien va se rendre disponible sur les track days du Club Sport Auto ou pour des séances de coaching individuel personnalisé.

Ce partenariat nous permet, en plus, d'enrichir notre programme d'événements avec, le 27 octobre, un track day sur le circuit de Navarre en Espagne et, le 21 décembre, un stage de pilotage glace sur le circuit de Flaine (un ou deux jours). D'autres événements sont en préparation pour 2024.



Infos et inscriptions via [clement@sportauto.club](mailto:clement@sportauto.club) ou en consultant [www.sportauto.club](http://www.sportauto.club).

# Bientôt le printemps... à Monaco!

Oui, on est au courant, l'automne vient juste de commencer. Mais on vise loin, au Club Sport Auto, pour vous parler d'un petit joyau en préparation, **conçu autour du Grand Prix de Monaco Historique, du 9 au 12 mai prochains.**

**E**t si le Grand Prix de Monaco Historique était l'un des plus beaux spectacles automobiles du monde? Rappel pour les étourdis qui ne sauraient pas de quoi il s'agit : dans un cadre forcément princier, huit plateaux de Formule 1 emblématiques vont rythmer notre week-end. Des années 30 aux années 80, nous verrons défiler – souvent dans des bagarres bien chaudes – près d'un siècle de l'histoire de ce grand prix mythique, inventé avant même que la Formule 1 existe. Toutes les monoplaces qui nous ont fait rêver gamins seront là : la Tyrrell P34 à 6 roues, les Ferrari 312 de Lauda, Ickx et Villeneuve, les Ligier de Laffite et Depailler, mais également les Bugatti de Chiron, les Mercedes de Fangio... En tout, 170 voitures de course

s'offriront à vous, aussi bien sur la piste que dans les paddocks sur le port. Pour profiter dans les meilleures conditions de ce spectacle, nous bénéficierons d'accès paddocks et de pass exclusifs multi-tribunes. En soirée, changement d'ambiance pour un programme Brett Sinclair et Danny Wilde sur la moyenne et haute corniche, vers des lieux d'exception et des dîners glamours.

### Vous en voulez plus ?

En guise de prologue, cela vous dirait un Lyon-Monaco via la route Napoléon, avec quelques étapes hors du commun, un logement monégasque et un parking à proximité du circuit ?

Par Jérôme Kuehn







Par Sylvain Vétaux

# Hamilton Khaki Field Titanium

Diamètre : 38 ou 42 mm Mouvement : automatique H-10

Prix : de 1195 à 1345 € Site : [www.hamiltonwatch.com](http://www.hamiltonwatch.com)

**L**es field watches (montres de terrain) sont les bonnes à tout faire de l'horlogerie.

Suffisamment étanches mais pas encombrantes, embarquant peu de complications (au profit de la fiabilité), lisibles : ces dernières furent les montres préférées des militaires, avant que Casio, et son incroyable gamme G-Shock, ne déboule. Chez Hamilton, la gamme Khaki Field répond aux attentes des nostalgiques : grandes aiguilles luminescentes, triple chemin de fer (minutes, 12 et 24 heures), boîtier en titane (voir ci-dessous), bracelet

intégré pour plus de robustesse, couronne facile à manipuler, etc. La suisse est animée par un calibre H-10 maison, à remontage automatique. Ce mouvement, dérivé de l'ETA C07.611, tourne relativement lentement (21 600 alternances/heure) mais dispose d'une confortable réserve de marche (80 heures), autonomie que l'on retrouve habituellement sur des montres bien plus onéreuses et plus évoluées techniquement. Cette trois-aiguilles est commercialisée en deux tailles (38 ou 42 mm) et en deux coloris (mat ou PVD noir).

## POUR ALLER PLUS LOIN...

### Le titane

Certes, ce matériau n'est pas nouveau et on le retrouve dans beaucoup d'applications, qu'elles soient horlogères, médicales ou automobiles.

Métal d'aspect blanc, le titane est principalement recherché pour deux traits de caractère. Il est léger (environ 60 % de

masse volumique en moins que l'acier) et particulièrement résistant à la corrosion grâce à une couche d'oxyde se formant à sa surface. Normal qu'il soit utilisé fréquemment dans les activités nautiques, voire aquatiques. Il présente en plus l'avantage d'être, avec l'or et

le platine, le métal le plus biocompatible. Comprenez par là qu'avant de voir apparaître des traces de sudation sur cette Khaki Field, quelques années se seront écoulées. Enfin, contrairement à une idée reçue, le titane n'est pas plus dur que l'acier.



### King Seiko

■ 38,6 mm ■ 3 500 € (600 exemplaires)  
■ [www.seikoboutique.eu](http://www.seikoboutique.eu)

La SJE095 reprend les atours de ses frangines (cornes angulaires, aiguilles facettées, diamètre contenu, verre saphir « cheminée ») mais s'en distingue par son cadran *kiku tsunagi-mon*, qui évoque le chrysanthème. Très fine (10,7 mm), cette élégante montre est mue par un mouvement de manufacture 6L35 oscillant à 4 Hz.



### Tissot

■ 35 ou 40 mm ■ à partir de 375 €  
■ [www.tissotwatches.com](http://www.tissotwatches.com)

La firme du Locle élargit sa gamme à succès PRX avec un modèle digital. Ce dernier fleure bon les années 80 et rappellera certaines montres japonaises. Proposée en 35 ou 40 mm, elle est disponible en acier poli ou en PVD or jaune. Étanche à 100 m, elle dispose des fonctions chronographe, alarme et deuxième fuseau horaire.



### Oris

■ 38 mm ■ 1 900 € ■ [www.oris.ch](http://www.oris.ch)

Plus épuré, difficile à trouver ! L'Artelier S, proposée en cadran vert ou noir, pousse le minimalisme à son paroxysme. Les aiguilles sont effilées, la littérature sur le cadran limitée au nom de la marque et le chemin de fer flirte avec la lunette pour conférer cette sensation de vide. Seulement étanche à 30 m, cette Oris est motorisée par un mouvement automatique 733.





Propos recueillis par Alain Pernot  
Portrait Laurent Villaron

**Simon Jean-Joseph**

Champion d'Europe des Rallyes 2004 et 2007

# Déterminé !

**Il en a surmonté des obstacles, Simon Jean-Joseph !  
Issu d'une famille où le sport automobile a été banni après le décès  
en course de son frère (sous ses yeux), ce Martiniquais a dû traverser  
un océan et surmonter une dyslexie aiguë pour pouvoir assouvir sa passion.**



# “Le soir du décès de mon frère, ma mère m’a demandé de lui promettre de ne jamais courir. Je lui ai répondu : « Je ne peux pas te promettre ça. C’est ce que j’aime le plus. »”



## Quel est votre premier souvenir automobile ?

Comme beaucoup d’enfants, j’aimais les voitures. Quand j’étais petit, ma mère avait une Coccinelle, dont le bruit et la forme me plaisaient beaucoup. Malheureusement, ma mère fumait, et ça me rendait malade quand j’étais à bord. Mon père avait une entreprise de BTP, et j’allais souvent avec lui le week-end. Il me laissait

emprunter des 404 bâchées ou des Renault 5. Dès l’âge de 8 ou 9 ans, j’ai commencé à conduire sur le parking puis à mettre les 404 en glisse sur le gazon. Et quand mon frère Alphonse a entrepris de courir, mon père m’a offert mon premier karting. Je devais avoir 10 ou 11 ans. Mon père, lui, a couru deux ou trois saisons de Rallye en Martinique au début des années 80, puis il a arrêté après un infarctus en 1982.

## Malheureusement, cette passion familiale a conduit à un drame...

Oui, mon frère est décédé en course le 7 août 1983. Son accident s’est produit sous mes yeux. La voiture a décroché, s’est mise à glisser et, au lieu de partir en tête-à-queue, elle a tapé un muret de l’avant. Le choc a été très violent, et puis la voiture est partie en tonneaux et a explosé. Le feu ne lui a laissé aucune chance. Quand je suis arrivé à l’hôpital, tout le monde pleurait. Lorsque j’ai demandé au médecin quel espoir il avait de s’en sortir, il m’a dit : « *Il est mort depuis longtemps.* » J’avais 14 ans. Quand je suis rentré à la maison, ma mère – qui était farouchement contre la course – avait changé de visage. Le soir même, elle m’a demandé de lui promettre de ne jamais courir. Je lui ai répondu : « *Je ne peux pas te promettre ça, car c’est ce que j’aime le plus.* » Mon père m’a ensuite dit de manière glaciale : « *Ta mère avait raison. Nous devons assumer nos erreurs. Désormais, plus question de sport automobile.* » Le lendemain de l’enterrement, il n’y avait plus la moindre référence à la course à la maison.

## Cela ne vous a pas empêché de débiter en course, cinq ans plus tard...

Je voulais faire de la course, mais personne ne souhaitait m’aider dans mon proche entourage. J’ai hérité des copains de mon frère, bien plus âgés que moi, et j’ai commencé à faire des conneries, à toucher à la boisson, etc. J’avais deux amis qui avaient une Ford Escort, et j’ai profité que mes parents soient en déplacement en métropole pour participer à une course de côte avec ces deux amis. Ils m’ont permis de faire une montée et je suis allé plus vite qu’eux. J’ai terminé 8<sup>e</sup> sur 40. Pour moi, c’était déjà un bel exploit. A partir de là, je n’ai jamais cessé de batailler pour y arriver. Lorsque ma mère est rentrée en Martinique, elle est restée enfermée dans une chambre pendant une semaine à demander à mon père de m’interdire de courir. Comme j’étais majeur, mon père ne se voyait pas m’imposer cela. Il m’a juste prié d’arrêter et m’a indiqué qu’il ne me soutiendrait pas si je persistais. Quelques mois après, j’ai quitté la maison familiale et j’ai fait ma vie. Nous sommes restés en très bons termes. Il s’est instauré un autre rapport entre nous. Par respect pour mes parents, il n’y a aucun signe chez moi qui montre que je fais de la course : ni photos, ni miniatures, ni casque, ni combinaison. Rien. De même, j’ai tenu mes enfants à l’écart de ma passion.

## Comment avez-vous réussi à percer sans soutien ?

Je n’avais pas d’argent. J’ai donc saisi toutes les opportunités qui se présentaient. J’ai couru un rallye avec une copine, Martine Grangenais, sur son AX Sport d’origine. Elle faisait les courtes spéciales et moi les longues. C’est là que je me suis révélé car je collais entre 1”5 et 2” au kilomètre aux meilleurs de la coupe, pourtant

mieux équipés. D’autres opportunités se sont présentées. Un jour, Gérard Melezan m’a proposé de remplacer son copilote qui lui avait fait faux bond le matin même. Après deux spéciales à 40 km/h, je lui ai demandé s’il accepterait de me laisser conduire. Et là, nous sommes remontés 3<sup>es</sup> au scratch dans la nuit. Un truc de fou ! Je mendiais des pneus et de l’essence auprès des autres équipes... On a terminé à l’agonie en poussant la voiture ! Très rapidement, j’ai compris qu’il fallait que je trouve des solutions. Je suis allé voir une radio, un afficheur, un journal local et leur ai proposé un deal ingénieux. Ils me donnaient de l’espace publicitaire que je revendais à des sponsors potentiels à qui je pouvais garantir des retombées, indépendamment de mes résultats. Des bonus étaient prévus en cas de victoire. C’est comme ça que j’ai réussi à acheter ma première voiture de course en 1990, une R5 GT Turbo. A son volant, j’ai disputé l’un des plus grands rallyes de Martinique. A un moment, il se met à pleuvoir. Au bout de 12 km de spéciale, je rattrape le leader qui pilotait une R5 Turbo Tour de Corse. Je le double et lui colle 55” ! Ce jour-là, j’ai marqué les esprits, et j’ai remporté le rallye suivant.

## Il semble que vous ayez manifesté un certain sens de l’obstination...

Par des moyens pas racontables, j’ai acheté une 309 Groupe A et suis allé voir le responsable de Peugeot à la Martinique pour lui demander s’il me soutiendrait en cas de victoire dès mon premier rallye au volant de la Peugeot. Refus. J’y suis retourné tous les jours. Au bout d’un moment, il m’a dit O.K. Et j’ai gagné ce premier rallye ! Le lendemain matin, à 7 heures, j’étais déjà devant son bureau. Il a tenu parole et m’a beaucoup aidé par la suite. Grâce à Peugeot, j’ai pu courir en Guadeloupe avec mon ami Max Berville, lui aussi sur 309 Groupe A. Je me suis battu avec l’élite locale et j’ai gagné. C’est ce qui m’a permis de courir en championnat de France. Tous les bons pilotes des Antilles n’avaient pas cet objectif. Moi, ça a toujours été mon but. Rien d’autre ne m’intéressait.

## Comment se sont passés vos débuts en métropole ?

Mon idée était de me distinguer sur deux courses en 1991 en vue de faire le championnat complet en 1992. J’ai commencé par le Mont-Blanc et les Cévennes, où je me suis pris le mur des Plantiers. Je suis rentré, une main devant, une main derrière. En deux rallyes, j’avais bouffé tout mon capital ! L’année suivante, je suis revenu aux Cévennes pour conjurer le sort et j’ai été détecté par Bernard Béguin et Jacques Régis, qui m’ont intégré dans l’équipe de France des rallyes pour la saison 1993.

## Vous vous faites surtout remarquer au volant de la Subaru Impreza quelques années plus tard...

Oui, en 1995, j’ai fait la folie de monter un programme avec une Subaru Impreza. J’ai d’abord roulé en Martinique à partir de 1996 puis me suis attaqué au championnat de France amateurs en 1997. J’ai abandonné aux deux premiers et puis j’ai gagné les quatre suivants ainsi que le titre. En 1998, il y a eu une bagarre intense avec Citroën et Philippe Bugalski. C’était David contre Goliath ! Ça m’a propulsé dans une autre sphère où j’ai pris vraiment confiance en moi. Je m’occupais de tout : je trouvais de l’argent, je manageais l’équipe, je pilotais. Ça m’a coûté beaucoup d’énergie et probablement le championnat.

## Comment avez-vous débuté en WRC ?

C’est Malcolm Wilson qui m’a donné ma chance à ce niveau. Il m’a fait faire un test sur terre, à Cumbria, et m’a proposé de courir en 1999 quatre rallyes asphalte sur une Ford officielle que je partageais avec Petter Solberg et Thomas Rådström. Ça a mal commencé au Monte-Carlo, où j’ai fait une erreur de débutant. Je me suis déconcentré dans la plus longue spéciale du rallye et suis sorti.

Ensuite, j’ai enchaîné pas mal de galères. En Espagne, ça n’a pas marché du tout. En Corse, la voiture s’est arrêtée



Après avoir brillé en championnat de France, Simon Jean-Joseph a couru en WRC pour Ford et Subaru. Il a même gagné deux spéciales au volant de l'Impreza au San Remo. Il a ensuite remporté le championnat d'Europe pour Renault et Citroën, et disputé trois Dakar.



WRC (Subaru, 2000)



ERC (Clio Super 1600, 2004)



Dakar (2007)

Photos : DPPI

après 1 km dans la première spéciale. Il n'y a qu'au San Remo où nous avons obtenu des temps corrects. J'ai rebondi chez Subaru l'année suivante. Juha Kankkunen m'a donné l'opportunité de faire le San Remo et la Corse sur la voiture d'usine. C'est à cette occasion que j'ai réalisé mes premiers temps scrachs en mondial. Je m'occupais aussi du développement...

### Est-il exact que vous aviez un contrat pour rejoindre Sébastien Loeb chez Citroën Racing en WRC ?

Oui. Le règlement WRC avait prévu pour la saison 2004 que les équipes engagent une troisième voiture confiée à des pilotes correspondant à certains critères. Je répondais à ces critères et étais en contact avec Subaru, Peugeot et Citroën. Ma préférence allait à Citroën, et j'ai signé avec eux en Finlande un contrat pour les saisons 2004 et 2005. Hélas, le règlement a changé : les promoteurs ont imposé un calendrier de 16 manches, et les troisièmes voitures ont été sacrifiées... Mon contrat est tombé à l'eau ! Ça a été très difficile à encaisser. J'ai alors mis toute mon énergie au service de Renault Sport, dont le programme était géré par Oreca. Ma relation avec Hugues de Chaunac, qui était déjà très bonne, s'est renforcée. Il a été d'un grand soutien psychologique sur l'acceptation de cette situation. Et nous avons gagné le championnat d'Europe 2004 avec la Clio Super 1600. J'ai été à nouveau champion d'Europe en 2007 avec Citroën Racing sur une C2 Super 1600 face à des Super 2000. Je me suis imposé à un point près ! Chaque fois avec mon copilote Jack Boyère.

### Avez-vous aimé vos participations au Dakar ?

Oui ! C'est un truc hors norme, un challenge sportif et humain unique. Un vrai combat contre soi-même. La première fois, je suis parti comme si c'était une spéciale de 10 km. Erreur ! C'est une autre dimension. Sur les trois que j'ai disputés, je n'ai hélas jamais pu en finir un. Quand tu en sors, tu te dis qu'en aucun cas tu n'y retourneras, et puis, au bout de quinze jours, tu as déjà envie d'y revenir.

### Malheureusement, peu après, un accident a coupé votre élan...

J'ai eu un accident en ski nautique en 2008, et le pilotage à haut niveau s'est presque arrêté là pour moi. J'ai alors pris en charge le département compétition clients Citroën et Peugeot pendant deux ans. Une très bonne expérience qui m'a beaucoup apporté, notamment au niveau

**“J'avais signé avec Citroën pour les saisons 2004 et 2005. Hélas, le règlement a changé et les troisièmes voitures ont été sacrifiées... Mon contrat est tombé à l'eau !”**

de la méthode. Dans ma vie, je me suis sans cesse lancé dans des défis sans y avoir été préparé ou formé. J'ai la chance d'avoir une bonne faculté d'adaptation. Mon seul diplôme, c'est mon permis de conduire ! Je dis souvent que j'ai fait l'EBS : l'école du bon sens. Il faut savoir que je suis un grand dyslexique. Aux yeux du système scolaire, j'étais considéré comme un cas désespéré. Cette structure m'a détruit. Finalement, je suis allé dans une école spécialisée à Morzine. Encore aujourd'hui, je suis incapable de lire un texte en public... Après avoir remporté le championnat de France sur terre en 2011, je suis rentré en Martinique pour reprendre les affaires familiales au pied levé car mes parents avaient des soucis de santé. Ça a été un gros challenge qui m'a demandé beaucoup d'énergie. En 2013, nous étions presque en faillite. Aujourd'hui, la situation est bien redressée. Nous sommes passés de 30 à près de 90 personnes.

### Le Rallye vous manque-t-il ?

Je suis un passionné, et cette adrénaline si unique me manque, oui. Cela dit, j'ai encore un contact avec ce milieu. Après avoir été ouvrier de Petter Solberg pendant trois ans, je suis désormais ouvrier pour Sébastien Ogier sur les manches asphalté. Sincèrement, il n'y a rien de très sympa dans cette mission, mais il y a un truc qui me plaît : c'est le niveau d'exigence de Sébastien Ogier. Cette exigence, qu'il s'applique à lui-même autant qu'aux autres, est extrêmement inspirante. C'est plus cool de bosser avec lui depuis qu'il est à temps partiel. Son niveau de rigueur reste le même, mais sa manière d'aborder les choses est différente. Il n'a plus la pression du championnat. ●



# GAZ!

162

## LE BLOG DES ESSAYEURS

La page non censurée où nos essayeurs ont carte blanche pour partager ce que leur inspire l'exception automobile.

À L'ESSAI : SPORTIVES, SUPERSPORTIVES, SUPERCARS...

Laurent Villaron

## ET AUSSI...

Les 60 ans de la Porsche 911



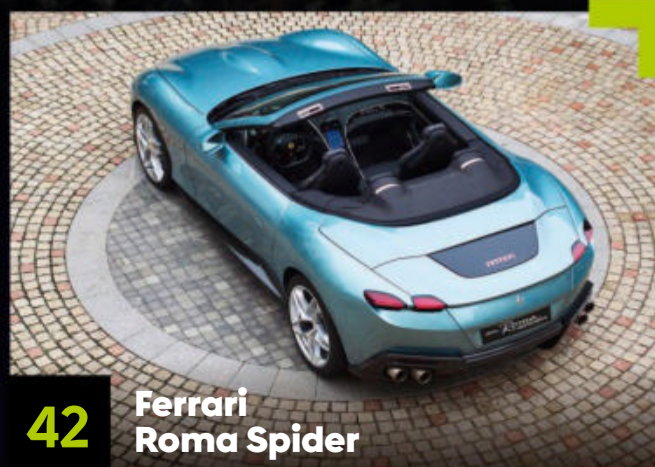
60

# Donkervoort F22

La nouvelle Donkervoort est un animal féroce, encore plus radical que la D8 GTO.



32 Porsche 911 Dakar



42 Ferrari Roma Spider



68 Volkswagen Golf R 20 ans

Greg

Adrien Cortesi





# LA GRANDE VADROUILLE







Par essence, la version Dakar de la 911 dégrade les performances et l'efficacité d'une des meilleures sportives au monde. Mais en s'échappant des sentiers battus, l'allemande gagne en polyvalence et se montre terriblement attachante.  
**Balade en baie de Somme avec cette athlète pas comme les autres.**

**Par** Walid Bouarab **Photos** Greg





À BORD, BAQUETS ET ARCEAU DONNENT LE TON : CE SERA SPORTIF ET BRUYANT. **L'INSONORISATION ALLÉGÉE PERMET AU FLAT 6 DE VOUS GRONDER ENCORE PLUS FORT. ET C'EST BON !**

Spectaculaire dans sa livrée Roughroads, la 911 Dakar dégage un charisme évident. La garde au sol rehaussée, les entournures protégées et les épaisses gommages tout-terrain lui procurent une allure toute particulière.









En pleine charge, l'omission des couches d'isolant rend toute discussion à bord impossible, et la virulence des accélérations s'intensifie à l'escalade du compte-tours.

LE BLOC VOUS SOUFFLE SA  
HAINE, LES PNEUS CRAMPONS  
SE MANIFESTENT PAR UNE  
FRÉQUENCE SOURDE  
CONTINUE, ET MÊME LA LIGNE  
D'ÉCHAPPEMENT SEMBLE  
GRÉSILLER DES MOTS DOUX À  
VOTRE POPOTIN.





Positionnée en Off-Road, la 911 Dakar ne craint plus beaucoup d'obstacles. En revanche, ça tape fort, et bruyamment. On l'aurait encore plus aimée en étant moins rude sur la bosse.



"P

rochain Grand Format avec la Dakar, tu prends ? » Et comment ! Inattendue, improbable mais judicieusement mise au point, cette version de la Porsche 911 titille notre intérêt autant qu'elle pose question. Une sportive unique en son genre (même si, étonnamment, Lamborghini a lancé une Huracán Sterrato tout aussi farfelue) que l'on voit difficilement être malmenée par ses propriétaires. C'est l'occasion de mettre en pratique ce que Porsche nous

présente comme un héritage logique de ses gloires en compétition. Ne restait plus qu'à trouver une destination qui s'adapte à la personnalité très versatile de l'allemande. Les dunes marocaines ? Trop loin. Les routes alpines ? Pas assez glissantes en cette période de l'année. Ce sera finalement la baie de Somme. Là-bas, la mer va et vient sur une dizaine de kilomètres, couvrant ou découvrant, au rythme des marées, des paysages spectaculaires. Une vraie terre d'évasion striée par un nombre incalculable de routes à gravier. Un terrain de jeu idéal. Direction le nord, par l'A16. Véritable baquet carbone emprunté à la GT3 RS, arceau dans le rétroviseur et flat 6 ronronnant fort dans les oreilles. Au-delà de la technique, Porsche a également voulu recréer une atmosphère à bord : double extincteur, habillages sportifs et surtout insonorisation allégée. Le bloc vous souffle sa haine, les pneus crampons se manifestent par une fréquence sourde continue, et même la ligne d'échappement semble grésiller des mots doux à votre popotin. Ambiance, donc,

mais une présentation toujours aussi germanique dans son exécution, et des équipements de confort que l'on voit sur une GTS plus policée. Une 911 pour aller loin, y compris quand la route s'arrête. Le projet ne date pas d'hier. D'ailleurs, les premiers prototypes d'une 911 capable de crapahuter avaient été développés sur la base de la précédente version, la 991. Mais à l'époque, le board allemand a jugé que ce n'était pas le bon moment et a préféré donner la priorité au programme Mission E, autrement dit la Taycan. Une génération plus tard, la voici enfin. Et de l'aveu des responsables du projet, la 911 Dakar est la meilleure baroudeuse de la gamme. Elle ferait même mieux que le Cayenne. Nous ne sommes pas allés vérifier, mais son empattement plus court, son poids plus contenu et ses angles d'attaque et de fuite similaires lui procurent, sur le papier, de meilleures capacités de franchissement. Mais est-ce vraiment sur sa faculté à croiser les ponts ou à aller faire plouf que cette sportive doit être jugée ? Tout l'intérêt d'une 911 capable d'aller faire mumuse dans la poussière et les cailloux, c'est de pouvoir le faire vite, et bien. Car si certains franchisseurs ne sont pas du genre à traîner la patte, aucun ne peut revendiquer la sportivité d'une 911. Nous sommes donc bien sur un concept inédit.

En quittant l'A16 au niveau d'Abbeville, le ruban d'asphalte laisse place aux marécages et aux champs parcourus par ces fameuses gravel roads. C'est surtout l'occasion de faire les premières rencontres.

Agriculteurs et touristes se retournent tous, sans exception. Si la 911 n'aimante plus vraiment les regards, il n'en va pas de même





TOUT L'INTÉRÊT D'UNE 911  
CAPABLE D'ALLER FAIRE  
MUMUSE DANS LA POUSSIÈRE  
ET LES CAILLOUX, **C'EST DE  
POUVOIR LE FAIRE VITE, ET BIEN.  
MISSION RÉUSSIE.**



avec la Dakar. Bariolée comme la 911 victorieuse au Paris-Dakar 1984, notre 911 en livrée Roughroads du pack Rallye Design ne passe pas inaperçue. Mais les brefs échanges mettent bien en évidence que l'habillage n'est pas l'unique chose qui interpelle : « *C'est une voiture de rallye ?* » « *Vous faites du 4x4 avec une Porsche ?* » « *C'est quoi ce truc ?* » La garde au sol généreuse et les boudins qui débordent des jantes n'ont donc pas échappé aux yeux des curieux. A Saint-Valery-sur-Somme, en pleine séance photos, un Anglais en vadrouille à bord de sa 911 T (991) nous lance un pouce en l'air, avant de tout de même nous avouer qu'il ne comprend pas vraiment l'intérêt... Mises côte à côte, les deux allemandes semblent en effet boxer dans des catégories distinctes.

Le temps d'une balade dans l'agréable bourg samarien et quelques suffrages récoltés plus tard, et nous voilà parés pour l'aventure. En baie de Somme, nul besoin d'aller très loin pour trouver de quoi s'amuser. Le département a bien pris le soin de ne pas carrosser toutes les routes, surtout celles serpentant autour des marais de « Saint-Val », comme on dit dans le coin. Et au bout de quelques kilomètres, il est déjà nécessaire de basculer sur le mode Off-Road. Pas de suspense, vous ne lirez ici aucun avis sur du véritable franchissement ou sur une quelconque faculté à traverser un gué. Seulement voilà, les trous sont profonds, parfois difficiles à localiser, et quelques crêtes vous font serrer les fesses. La 911 monte d'un étage, un essieu après l'autre, dans un bruit mécanique surprenant mais finalement raccord avec le personnage. Les pierres sont saillantes, et la dense végétation vient caresser la carrosserie. On serre les dents. Au fur et à mesure que le rythme augmente, on se fait somme toute à l'idée que non, cette 911 ne va pas fracasser ses dessous. Alors allons-y gaiement, mais pas trop. Perchée sur son mode Off-Road, la Dakar verrouille de manière très autoritaire le travail de ses suspensions. Probablement pour préserver le comportement dynamique une fois le centre de gravité déplacé vers le haut. Ça tape fort, et de façon très bruyante. On aurait aimé au contraire une approche plus conciliante pour absorber les déformations. Après tout, ce n'est pas dans cette position que l'on extrait tout le potentiel sportif de la bête. Et puis, il ne suffit pas de monter la 911 sur échasses pour en faire une aventurière. Pour permettre à son

modèle phare d'aller faire joujou dans la boue, Porsche a dupliqué son système de lift habituel sur l'essieu arrière. Les actionneurs hydrauliques augmentent le trajet des suspensions aux jambes de force rallongées pour gagner 30 mm supplémentaires sur les 50 déjà obtenus (plus de 19 cm en garde au sol). Enfin, pour conserver cette position haute jusqu'à 170 km/h, la Dakar reçoit un accumulateur de pression inédit. La transmission intégrale est de la partie of course, avec une recalibration du différentiel à l'arrière. Quant aux modes de conduite, deux petits nouveaux font leur apparition : Rallye, qui optimise les performances tout en renvoyant un maximum de couple à l'arrière, et ce fameux Off-Road, qui augmente automatiquement la garde au sol, réinjecte du couple à l'avant et verrouille le différentiel à l'arrière. Oui, on parle bien de la 911...

### Coin de paradis

En quittant Saint-Valery-sur-Somme, on longe le sud de la baie en direction de la pointe du Hourdel. Un rivage qui laisse observer des colonies de phoques, très proches des plages publiques par marée haute. Là encore, il suffit de garder l'œil alerte pour détecter le moindre chemin dénué d'enrobé. Le prochain, assez plat, sans ornière et avec une belle visibilité tout en serpentant au milieu des marais, est un petit coin de paradis, digne d'une spéciale. En mode Rallye, la Dakar redescend d'un cran, et la cartographie moteur/accélérateur/transmission est équivalente à celle d'un Sport+ sur une 911 classique, le confort en plus. Première accélération. Le temps d'aller récupérer du grip, la Dakar fait hurler son flat 6 de 480 ch (repris de la GTS) de manière étonnante. Une fois les gomme tout-terrain en prise, la poussée est brutale dès 2 500 tr/mn, même sur ce terrain. L'omission des couches d'isolant rend toute discussion à bord impossible, et la virulence des accélérations s'intensifie à l'escalade du compte-tours (rupteur à 7 500 tr/mn). De quoi n'avoir aucun regret sur la présence des deux turbos. Ensuite, c'est à la carte. Sur cette surface, tout est possible : attaquer le virage de traviole en provoquant un transfert de charge volontaire, ou alors viser la corde pour ressortir en virgule à la réaccélération... C'est simple, intuitif et gratifiant.

L'aplomb d'une 911 au service d'une conduite façon Rallye, voilà de quoi facilement se prendre pour un pilote.





Sur la route, la 911 ne peut plus s'appuyer sur son grip phénoménal. De quoi faire repasser au premier plan son équilibre délicieux, sa direction finement calibrée et son comportement très progressif.





IL Y A QUELQUE CHOSE D'EXTRÊMEMENT  
ATTACHANT DANS CETTE 911, QUI  
RENOUE AVEC UNE CERTAINE FORME  
D'AUTHENTICITÉ DANS LA CONDUITE.



### TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 981 cm<sup>3</sup>** Puissance maxi : **480 ch à 6 500 tr/mn**  
Couple maxi : **58,1 mkg à 6 400 tr/mn** Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage**  
Antipatinage/autobloquant : **de série, déconnectable/de série** Poids annoncé : **1 605 kg** Rapport poids/puissance : **3,3 kg/ch**  
L - l - h : **4 530 - 1 864 - 1 338 mm** Empattement : **2 450 mm** Réservoir : **67 l**  
Pneus AV & AR : **245/45 R 19 & 295/40 R 20 (Pirelli Scorpion All Terrain Plus)**  
Prix de base : **226 689 €** Prix des options/malus : **34 290/50 000 €** Prix du modèle essayé : **310 979 €** (malus compris)

### PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **240 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**

Hors de question, en revanche, de laisser cette aventurière sans béquille électronique sur la route. Le PASM veille au grain pour adapter les suspensions si nécessaire, le PDCC recalibré contrecarre les lois de la physique pour limiter le roulis induit par la garde au sol augmentée, et les roues arrière directrices participent à l'agilité. Et pourtant, la Dakar ne se comporte comme aucune autre 911. C'est même, de loin, la moins efficace sur la route...

#### Sur des crampons !

Pointe du Hourdel dans le rétroviseur, cap au sud pour admirer le coucher de soleil colorant les sublimes falaises de Cayeux-sur-Mer. Sur la D3, dans les longues courbes rapides, reliées par des virages plus serrés, l'allemande a effectivement perdu en efficacité ce qu'elle a gagné en joie de vivre. Et pour cause, ses pneus à crampons Pirelli développés spécialement pour elle détériorent le grip mais la rendent finalement très attachante. Au premier freinage appuyé sur route sèche et au revêtement plus que correct, l'arrière gesticule au rythme des crissements de pneus, et le voyant d'ABS sur le tableau de bord s'excite. Surprenant, mais jamais flippant. A l'inscription, une mini-latence apparaît, tout en gardant une certaine précision. Attention tout de même au museau facilement attiré par l'extérieur. La direction a dû être totalement réajustée pour conserver son feeling. Quant à son arrière-train, il est plus vivant que jamais et sans avoir à atteindre des vitesses effrayantes. Ainsi chaussée, la sportive de Stuttgart ne peut donc plus s'appuyer sur son grip phénoménal. De quoi faire repasser au premier plan son équilibre délicieux, sa direction finement calibrée et communicative et son comportement finalement très progressif. On en redemande ! Au point de se poser la question : les sportives ne sont-elles pas allées trop loin dans la sportivité ? Il y a quelque chose d'extrêmement émouvant dans cette 911, qui renoue

avec une certaine forme d'authenticité dans la conduite. Dans notre jargon, on appellerait ça une « merguez », quand l'avant et l'arrière semblent avoir du mal à se coordonner au moment où le pilote s'affole. Mais ici, rien de tout ça. Le plaisir de conduite est immense et renvoie à une époque qui n'existe plus. Certes, d'un côté les amateurs de chronos passeront leur chemin, et de l'autre, il est peu probable que beaucoup de Dakar iront goûter aux joies du tout-terrain. Mais Porsche nous prouve, encore une fois, la très grande versatilité de sa sportive et la pertinence de son travail de mise au point. Limitée à 2 500 exemplaires et coûtant une 718 Cayman plus cher qu'une GTS, la 911 Dakar n'est évidemment pas pour tout le monde. Mais elle apporte un véritable vent de fraîcheur et remet l'amusement au centre de ses préoccupations. ●



#### L'avis de Walid Bouarab

Oublions toute réflexion pragmatique. Non, elle ne sert pas à grand-chose. Et oui, elle est beaucoup trop chère. Mais jugeons l'objet pour ce qu'il est, soit une sportive émérite qui a trouvé le juste milieu pour attaquer un territoire jusqu'alors interdit, sans renier sa personnalité. Vraiment très fun et terriblement attachante, la 911 Dakar est en plus pertinente dans ses choix. Reste à accepter de lui faire – un peu – mal.





# Le Club pas comme les Autres !

Le Club Sport Auto a été créé par le magazine Sport Auto pour les propriétaires de GT et Super GT, anciennes, modernes, multimarques. Notre objectif : vous proposer des événements en dehors du commun et diversifiés : Rallye - Trakdays - Testdrive - Roadtrip - Gastronomie - Culture - Sport - Art de Vivre

## STAGE GLACE PRO

**21/12/23.** Un stage intensif de pilotage sur glace en partenariat avec Julien Gedet. Le tout sur la magnifique piste de Flaine (1,7 km) dans une vallée où «le soleil brille par son absence».

Option 2 jours. 995 € TTC/journée



## GP HISTORIQUE DE MONACO

**10 au 12/05/2024.** Le plus beau «SHOW» automobile au monde ! Dans un cadre princier, 8 plateaux de Formule 1 historiques vont rythmer notre grand week-end de 3 jours. Logement et parking à 10 minutes du circuit. Accès VIP, balades et dîners glamour le soir.

Info via [monaco@sportauto.club](mailto:monaco@sportauto.club)

## IN ALIGOT WE TRUST

**29/05 au 01/06/24.** Le rallye épicurien par excellence avec au menu des paysages, des routes à couper le souffle, un subtil mélange de gastronomie locale et de finesse puisque notre QG sera chez Karine et Cyril Attrazic (2 étoiles Michelin). 4 jours esprit «potes» organisés en exclusivité par Viviane de Flers (@vi2flr)

2 480 € TTC/équipage



Inscription et infos : [leclub@sportauto.club](mailto:leclub@sportauto.club) ou [www.sportauto.club](http://www.sportauto.club)





ESSAI Ferrari Roma Spider

# SOFT POWER

La Roma Spider s'apprête à remplacer la Portofino M, en troquant le toit en dur contre une capote souple.

**De la puissance, mais pas seulement...**



Par Laurent Chevalier Photos Ferrari





P

our Gianmaria Fulgenzi, le responsable du développement produit chez Ferrari, le choix de la capote souple n'est pas une question de poids, mais plutôt de design et de philosophie. « *C'est plus élégant et cela correspond plus précisément à la dolce vita des années 50 et 60, qui est notre source d'inspiration pour la Roma. Nous l'avons remise au goût du jour en employant une fibre spéciale et en offrant*

*un choix de personnalisation de couleurs et de surpiqûres.* » Il faut avouer que dans la vraie vie, la Roma Spider en jette, qu'elle soit fermée ou décapotée. Par rapport à la Portofino M qu'elle remplace, elle est un peu plus longue, un chouïa plus large, un poil plus basse. Comme si elle accentuait son profil de hors-bord, en étant plus fuselée. Difficile de ne pas craquer.

Mais avant de se ruer dans son baquet, on commence par jeter un coup d'œil sur l'écart de poids avec celui du coupé. Maranello l'estime à 84 kg au total, en affirmant au passage que la capote souple fait gagner une quinzaine de kg par rapport à un toit en dur équivalent. Avec 1 556 kg annoncés à sec, la Roma Spider est donc un peu plus légère que les 1 585 kg revendiqués par la Portofino M. Ce que nous ne manquerons pas de vérifier sur ●●●





LA ROMA SPIDER INVITE AU CRUISING, AU CONTRAIRE  
D'UNE 911 TURBO S CABRIOLET OU D'UNE McLAREN SPIDER,  
**QUI VOUS INCITENT D'AVANTAGE À L'ATTAQUE.**





La hausse de poids par rapport au coupé est annoncée à 84 kg. A titre d'information, Aston Martin revendique une différence de 111 kg entre la DB12 coupé et la version Volante.



## ESSAI Ferrari Roma Spider

notre base de Mortefontaine, avec les pleins d'essence et de liquides, étant donné la propension de Ferrari à noyer le poisson sur la balance. A titre de comparaison, Aston Martin, qui n'est pas non plus d'une exactitude irréprochable lorsqu'il s'agit d'évoquer le poids, annonce 1 796 kg avec les pleins pour la DB12 Volante (V8 biturbo, 680 chevaux). Quant à la 911 Turbo S Cabriolet de Porsche, souvent plus fiable concernant les chiffres annoncés, elle revendique 1 565 kg tous pleins faits. Ce qui laisse penser que la Roma Spider serait plus légère que la Porsche. Mais attention à ne pas confondre les poids à sec et avec les liquides, et quoi qu'il en soit, nous attendrons de vérifier ces données par nos propres moyens pour être fixés. D'ici là, on peut déjà jauger les différences de conduite entre la Roma Spider et le coupé. Aussi bien en dynamisme, en vérifiant si la hausse de poids influe sur les sensations au volant, qu'en rigidité, en évaluant l'écart de précision de conduite.

### Cruising

Les premiers tours de roues révèlent une suspension plus confortable que celle de la Roma coupé en mode normal. Presque au point de donner l'impression de survoler les dos-d'âne, là où une 911 Turbo S avec la suspension Sport optionnelle vous fait serrer la mâchoire. Notre modèle d'essai, équipé du système Magnetic Ride à deux modes, offre un excellent filtrage, qui s'amenuise au profit du verrouillage à mesure qu'on tourne le Manettino vers la droite. Mais pour l'instant, on profite des bourrasques sourdes du V8 à bas régime et de sa capacité

à relancer d'une façon aussi nonchalante qu'irrépressible.

Un vrai bonheur. Son ralenti sourd et caverneux résonne comme une péniche, mais il suffit d'une micro-variation sur la pédale d'accélérateur pour déclencher le hennissement d'un cheval de course qui s'apprête à déguerpir au grand galop. C'est tentant, pour ne pas dire irrésistible.

A mesure que le rythme augmente, la Roma Spider dévoile une nette différence avec la Portofino M. Il s'agit de la réactivité de son train avant, infiniment supérieure, aussi bien à l'amorce des placements qu'en resserrant les trajectoires. Le jour et la nuit. En quelques virages seulement, la Roma Spider démontre un équilibre bien supérieur à celui de la Portofino M. En clair, elle est beaucoup plus vive et précise du nez et mieux posée sur l'arrière. En prolongeant la comparaison avec la Roma coupé, en revanche, on ressent une différence en termes de rigidité lors des appuis sur route dégradée, par exemple. Pas au niveau de la direction, mais davantage à travers des vibrations parasites infimes qui parcourent le châssis en aluminium. Un peu comme à l'époque des 458 Spider par rapport au coupé d'origine. Rien de grave, rassurez-vous. Cela ne gâche pas le plaisir, mais ça envoie tout de même des micro-signaux qui vous font passer l'envie d'attaquer comme dans une 911 Turbo S Cabriolet ou une McLaren Spider. Cela donne surtout l'impression de perdre une once de précision et de sportivité par rapport à la Roma coupé. Quant à la hausse de 84 kg due aux renforts de caisse, on ne peut pas dire qu'elle se ressent sur la santé du V8 biturbo. Comme en témoignent les performances revendiquées, qui font état des mêmes 3<sup>e</sup>4 ●●●





L'habitacle demeure très proche de celui du coupé, à quelques exceptions près. Le volant reçoit le joystick en croix du Purosangue, sur la branche droite, qui est plus facile à manipuler. La branche de gauche commande de nouvelles fonctions de la conduite assistée, désormais obligatoires (snif !).



## ESSAI Ferrari Roma Spider

de 0 à 100 km/h et de 4 petits dixièmes d'écart au 0 à 200 km/h. En revanche, la sonorité est légèrement différente de celle du coupé, avec un travail sur les intonations du V8 en fonction de la vitesse et des bruits d'air générés. L'idée étant de garder un timbre moteur présent, sans qu'il ne disparaisse avec la vitesse.

### Au diapason

L'assistance électrique de la direction offre un toucher moins artificiel que celle d'une BMW M8 Competition Cabriolet. D'autant que Ferrari ne la fait pas évoluer en fonction des modes de conduite, pour ne pas brouiller la lecture de la route. Tant mieux. Idem pour la gestion du moteur, qui demeure identique quelle que soit la position du Manettino. En revanche, la boîte, la suspension et l'ensemble des aides électroniques à la conduite s'adaptent en fonction du rythme. L'ensemble des puces électroniques, depuis la suspension réglable SCM-E, le différentiel e-Diff, l'antipatinage F1 Track, en passant par le FDE pour Ferrari Dynamic Enhancer, œuvrent de concert pour donner des coups

de pouce, sans en avoir l'air. Le tout étant géré de main de maître par les algorithmes du système SSC 6.0 pour Side Slip Control de sixième génération. La moins bonne nouvelle, c'est que les fonctions de l'ADAS (pour Advanced Driver Assistance Systems ou assistances avancées à la conduite) gagnent du terrain à cause des normes actuelles. Ainsi, une sonnerie retentit lorsque vous dépassez la limitation de vitesse (!) et le système anti-franchissement de ligne blanche ne se fait pas prier pour vous remettre dans le droit chemin. Charge à vous de déconnecter ces fonctions après chaque démarrage pour avoir la paix, en validant pour être sûr que vous êtes bien conscient de ce que vous faites : un comble ! Ferrari n'y est pour rien, puisque ce sont les normes, mais c'est pénible. Heureusement que la commande tactile du volant s'est améliorée par rapport à celle de la Roma Coupé. Le Spider reprend, en effet, le mini-joystick en croix du Purosangue à main droite, dont les actions sont plus perceptibles grâce à des espèces de touches qui permettent de garder les yeux sur la route. Il y a du mieux, donc, par rapport à la Roma coupé, même si l'ensemble du fonctionnement de l'IHM (Interface Homme-Machine) n'est toujours pas très intuitif.

L'autre point de détail concerne la qualité moyenne du système High Power Hi-Fi System, qui n'a rien à voir avec la sono optionnelle extraordinaire du Purosangue. Faites aussi attention aux combinaisons de couleurs claires du tableau de bord, qui peuvent générer des reflets gênants en cas de conduite sous le soleil.

...



FERRARI ANNONCE 1 556 KG SUR LA BALANCE.  
ON ATTENDRA DE VÉRIFIER PAR NOUS-MÊMES,  
MAIS QUOI QU'IL EN SOIT,  
**ÇA CHANGE DES POIDS D'ÂNES MORTS  
DES SUV ÉLECTRIQUES !**





Le dossier des places arrière (d'appoint) peut se relever en appuyant sur un bouton pour jouer les déflecteurs et réduire les remous d'air. Sur ce point, le travail des aérodynamiciens est absolument remarquable. En toute logique, le volume du coffre diminue par rapport à celui du coupé, étant donné l'espace réservé au toit.



## TECHNIQUE

Moteur : **V8, biturbo, 32 S** Cylindrée : **3 855 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **620 ch de 5 750 à 7 500 tr/mn**  
Couple maxi : **77,4 mkg à 3 000 tr/mn**  
Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**  
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/E-diff**  
Poids annoncé : **1 556 kg à sec**  
Rapport poids-puissance : **2,5 kg/ch**  
L - l - h : **4 656 - 1 974 - 1 306 mm**  
Empattement : **2 670 mm** Réservoir : **80 l**  
Prix de base : **246 524 €**  
Prix des options/malus : **non communiqué/50 000 €**  
Prix du modèle essayé : **296 524 €** (malus compris, hors options)

## PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **320 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**  
0 à 200 km/h : **9"7**





## ESSAI Ferrari Roma Spider

Hormis ces points de détail, on ne peut pas reprocher grand-chose à la Roma Spider. A condition de ne pas se tromper sur ses attributions : il ne s'agit pas d'une supersportive décapotée. Si le coupé vous incite à le pousser dans ses retranchements, le Spider vous invite à adopter un rythme plus coulé. De quoi apprécier la qualité de la gestion des remous d'air dans l'habitacle. Sur ce point, Ferrari fait un travail tellement remarquable qu'on peut tenir une conversation, sans hurler, à 130 km/h en position décapotée. Le coup de pouce du dossier de la banquette arrière, qui peut se relever pour jouer les déflecteurs et couper les courants d'air, est probant. Suffisamment pour rouler tout le temps en position ouverte, histoire de profiter du 3,9 litres et de ses relances explosives. Rien à redire, non plus, à propos de la transmission double embrayage à 8 rapports qui relègue les boîtes automatiques à convertisseurs des Aston Martin Volante ou Bentley Continental GT V8 Cabriolet au rang de vieilleries. Celle de la Roma Spider joue son rôle à merveille, en sublimant les qualités mécaniques du V8. ●



### L'avis de Laurent Chevalier

La différence de poids par rapport au coupé (84 kg annoncés) passe inaperçue mais la baisse de rigidité se fait légèrement sentir sur revêtement dégradé et en appui prononcé. Rien de vraiment gênant, mais le Spider invite à davantage de retenue dans les virages. Plus de cruising, pour apprécier un réel confort de suspension et une excellente gestion des remous d'air. Très polyvalent, en somme.



LA ROMA SPIDER OFFRE UN ÉQUILIBRE  
LARGEMENT SUPÉRIEUR À CELUI  
DE LA PORTOFINO M QU'ELLE REMPLACE.  
**ELLE EST BEAUCOUP PLUS VIVE  
DE L'AVANT ET MIEUX POSÉE SUR L'ARRIÈRE.**





# C'EST UN BEAU ROMAN...

**... c'est une belle histoire. Elle débute le 12 septembre 1963.**

Le monde fait connaissance avec la 901. Porsche ne sait pas encore qu'avec elle, rebaptisée 911 l'année d'après, l'univers du grand tourisme et du sport auto va être chamboulé. **Nous sommes le 12 septembre 2023.**

**Soixante ans se sont écoulés. Six générations sont à l'essai. Voici pourquoi la 911 est cette icône absolue de l'automobile.**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron & DR





D

eux manquent à l'appel : la 964 et la 996. Pourquoi ? Poliment, Alexander E. Klein, responsable Porsche Heritage Experience, nous explique que leur emploi du temps respectif ne permettait pas de les avoir sur l'événement. En quoi consiste celui-ci ? A faire découvrir, à une grosse poignée de journalistes, la Rhénanie-Palatinat, au volant d'une 911 S 2.2 Targa (1970), d'une 3.2 Cabriolet Turbo Look (1983),

d'une 993 Turbo S (1998), d'une 997 Targa 4S (2008), d'une 991 Carrera S 50<sup>e</sup> Anniversaire (2013) et d'une 992 Carrera T (2022). En liminaire, cher lecteur, une précision. Il ne s'agit pas ici d'essorer la Turbo S ou de drifter en 3.2 sur les ronds-points. Pour cette opération automobilo-culturelle, nous roulerons en convoi, avec interdiction absolue de quitter l'itinéraire, impossibilité de nous dépasser et entourés d'un Cayenne GTS ouvrant la voie et d'un Macan poussant les retardataires. Bref, tout ce que le journaliste déteste. Nous fûmes pourtant bien loin du chemin de croix.

### 911 3.2 Cabriolet Turbo Look

J'ai 6 ans en 1983, année de naissance de la première monture de ce périple. Parmi mes Majorette, pas de Porsche cabrio. Pourtant, je suis comme un gosse qui retrouve son doudou préféré à bord de la découvrable. Tout ce qui fait de la 911 la reine des GT est déjà là : l'instrumentation, le moelleux des sièges, la rigueur du comportement et, bien sûr, le flat 6. « Ma » Turbo Look a une histoire particulière. C'est celle de Peter W. Schutz, patron du directoire à l'époque, qui joua un rôle majeur dans l'épopée de Porsche puisqu'il résolut, en 1981, de revenir sur la décision d'arrêter la 911. Est-ce pour le remercier de corriger ce qui aurait pu changer l'histoire de la voiture de sport que les ingénieurs lui ont concocté, avant même sa présentation officielle, sa Type G ? Ce serait mérité. L'auto est dans un état de conservation exceptionnel. Rien d'étonnant puisque, comme ses cinq frangines, elle sort du musée Porsche, qui recèle plus de 800 bijoux dans ses entrailles. Le cabriolet se drape d'un « rose argent » métallisé, associé à une sellerie cassis. La Turbo Look, ce n'est pas que la tenue large, ce sont aussi les liaisons au sol peaufinées et les freins 4 pistons aux quatre coins. Les premiers mètres, qui plus est dans les frimas matinaux, se font avec appréhension. Voire de l'angoisse. Je ne suis pas bien installé à bord. Le recul au niveau des jambes est trop faible et le grand volant à trois branches me contraint à adopter une position peu seyante. Et puis rappelons que l'auto a 40 ans et que cela impose de revoir ses repères quotidiens. Le pédalier, trop en hauteur, n'est pas reposant et la commande de freins, très haute, ne facilite pas le talon-pointe. Devant, un utilitaire Mercedes dans lequel le photographe a pris place. Les routes sont belles, sèches, mais je n'arrive pas à ramarrer le vilain diesel. Pourtant, le boxer 3,2 litres atmo développe 231 ch. C'est plus que suffisant pour expédier les 1 210 kg de la découvrable. Le mode d'emploi est en réalité simple : gaz ! Les Michelin Exalto encaissent sans broncher la cavalerie et si ●●●



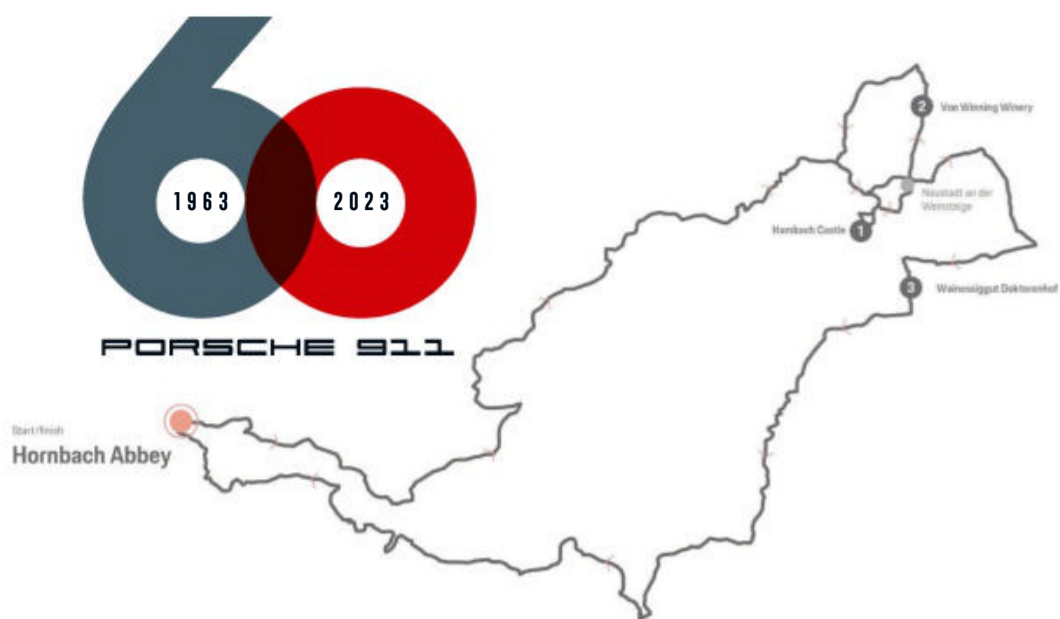
1983

### 911 3.2 Cabriolet Turbo Look

Cet exemplaire est unique, puisque propriété de l'ex-patron de Porsche, Peter W. Schutz. Malgré ses 40 ans, il accepte de rouler à un rythme soutenu sans que son conducteur transpire à grosses gouttes.







la direction est lourde à basse vitesse, elle assure un guidage au goût du jour. C'est à partir de 5 000 tr/mn que le flat 6 donne le sourire. Pas sur le plan acoustique, le timbre saccadé et métallique n'étant pas aussi prononcé qu'espéré, mais sur le plan du tempérament. Alors, la confiance s'installe, ce qui tombe bien puisque les routes serpentent de plus en plus. Les champs ont laissé la place à une forêt dense, aux cimes élevées. Nous approchons du château de Hambach, toisant la plaine du Rhin reconnaissable à ces vignobles tirés au cordeau. La route parfaitement surfacée grimpe et la Turbo Look s'en donne à cœur joie. Emmener les freins loin de façon dégressive, se fier à l'architecture qui assure, naturellement, beaucoup de grip à l'accélération et bien cramponner le volant à trois branches : je réclame quelques minutes supplémentaires pour me délecter de ce comportement rigoureux. C'est non et le moment est venu de continuer le voyage dans le temps.

### 993 Turbo S

D'avance pardon, mais les propos qui suivent souffrent d'un manque total de pondération. Nous sommes en 1998. J'ai eu mon permis il y a trois ans et je ne rêve que d'elle : la 993 Turbo. La version Hulk de la 911. Une sorte de caricature de la voiture de sport avec ses hanches qui n'en finissent pas et ses performances musclées. Flat 6 3,6 litres biturbo, 408 ch au début puis 430 par la suite, un aileron pour s'attabler avec les copains pendant les sorties du week-end : la 993 Turbo est pour moi une espèce de Graal. Et puis il y eut la Turbo S, produite à seulement 345 exemplaires. Pour le jeune adulte que je suis à l'époque, Porsche pousse l'inaccessible à un niveau encore plus hors de portée. Quatre sorties d'échappement rondes au lieu de deux ovales, une couche supplémentaire à l'aileron, des entrées d'air dans les ailes arrière comme sur une 959, du carbone à foison dans l'habitacle : le Sylvain de 1998 en rêve. Le Sylvain de 2023 le fait. Pincez-moi ! Fort, si vous voulez : plus rien ne m'atteint. Laurent ne comprend pas mon hystérie. « Elle est moche de chez moche celle-là. » J'ai envie de l'expédier dans la planche de bord au cuir grenat. Manquer de respect à la 911 des 911 ! J'avais prévenu : aucune retenue. Pourtant, tout n'est pas parfait. Je suis paradoxalement plus mal installé que dans la 3.2 et la contre-porte, avec son haut-parleur, me laboure le genou gauche. Et l'embrayage, à la course interminable, est dur comme du bois ! A l'inverse de la boîte de vitesses, dont le levier ne réclame aucun effort. Pour rallier notre prochaine étape, à quelques kilomètres au nord de Neustadt an der Weinstrasse, uniquement des grands axes, et du trafic. Le rêve vire au cauchemar... Que le déjeuner s'achève vite : j'ai rendez-vous avec une légende. Le moteur s'ébroue dès le démarreur actionné. La suspension est raide, la faute probablement aux 15 mm de garde au sol en moins sur cette version Turbo S. Les cheveux époussettent le ciel de toit, qui est ouvrable, mais comme le thermomètre indique 37 °C, la clim est activée. Quitte à perdre quelques chevaux. Ce dont la 911 hypertrophiée ne manque pas. Sous 2 500 tr/mn, il ne se passe rien. Sous 3 500 tr/mn, admettons qu'on ressent dans le creux des reins une légère poussette. Et puis arrivent les 4 000 tr/mn. Banzai ! Heureusement que les quatre roues motrices sont là. Le couple est énorme : quasi 60 mkg ! Je comprends que la Turbo S ait été la reine des autoroutes allemandes et la bête noire de bien des sportives de la fin des années 90. Certes, le comportement manque un peu de subtilité avec une suspension peu conciliante et une auto qui fait davantage confiance à ses quatre roues motrices et à son moteur explosif pour passer en force plutôt qu'à son agilité en virage. Mais à l'heure où les







LA 993 TURBO S EST  
POUR MOI UN GRAAL.  
C'EST LA 911 DES 911.  
**ET AUJOURD'HUI, JE SUIS  
DERRIÈRE SON VOLANT !**



# 1998

## 911 (993) Turbo S

Le 3,6 litres biturbo est une mécanique de caractère. Pas sur le plan sonore, la faute à la suralimentation étouffant les montées en régime, mais sur le plan des sensations. Sous 4 000 tr/mn, il ne se passe pas grand-chose. Au-dessus, c'est la tempête !







mécaniques suralimentées sont de plus en plus civilisées, qu'il est agréable de se faire maltraiter de la sorte par un moteur au caractère trempé ! Il est temps de nous remettre de nos émotions en prenant place à bord d'une 911 qui appelle à la balade pépère.

### 997 Targa 4S

Nous sommes en septembre 2006, au Salon de Paris. Bientôt la trentaine et j'aimerais bien fêter ce cap par l'achat d'une Porsche. Une 944 Turbo ou une 964 me font de l'œil. Sur le stand Porsche de la porte de Versailles, il n'y a aucune des deux mais cette 997 Targa 4S. J'avoue ne pas m'être attardé longuement sur son cas. Aujourd'hui, c'est à son volant que je quitte l'atelier du maître vinaigrier Schorsch Wiedemann, à Venningen. Deux générations la séparent de la 993 et cela saute aux yeux. Habitabilité en nette hausse, finition plus soignée, amortissement plus ouaté : c'est une vraie GT. Les routes de l'après-midi sont plus tortueuses que celles du matin. Le sinueux, ce n'est hélas pas ce que préfère la Targa. Il ne s'agit pas d'une 911 au rabais, loin de là. C'est même, aux yeux de certains, la meilleure de toutes. Elle est atmosphérique (3,8 litres de 355 ch), polyvalente grâce à sa transmission intégrale (d'office sur toutes les 997 Targa) et suffisamment majestueuse avec sa carrosserie élargie de 44 mm à l'arrière. Et c'est vrai que voyager à bord est délectable. Le moteur est discret, la suspension plus conciliante que sur la Turbo S laissée à regret et l'immense arche vitrée escamotable (1,9 kg plus légère que sur la 996) inonde l'habitacle de luminosité sans le transformer en étuve (le verre bicouche est teinté). Voilà pour la coupe à moitié pleine. Notre Targa 4S, millésime 2008, c'est hélas aussi un moteur qui manque de tempérament. Sous 5 000 tr/mn, c'est creux. Au-dessus, c'est à peine mieux. Mais le principal grief concerne la boîte de vitesses. A l'époque, Porsche laisse le choix entre une manuelle et la Tiptronic à 5 rapports, celle équipant notre modèle. Celle avec les gâchettes si peu intuitives sur les branches du volant. Celle qui ne fait pas toujours ce qu'on lui demande. Celle qui, lorsqu'elle décide enfin de le faire, s'exécute trop lentement. Celle qui bouffe une partie du peu de caractère mécanique. Bref, une intruse à bord d'une 911 sauf si son propriétaire destine uniquement celle-ci aux V. max. sur Autobahn (280 km/h) ou à cruiser le coude à la portière. C'est d'autant plus dommage que la Targa 4S est bien née, avec un comportement certes peu sportif mais efficace et un châssis qui pardonne les erreurs. La direction est plus précise que dans la 993 Turbo S et rappelons que si le viscocoupleur peut envoyer jusqu'à 40 % du couple à l'avant, l'auto reste typée propulsion. Mais de l'aréopage mis à disposition, c'est elle qui m'a le moins séduit.

### 991 Carrera S 50<sup>e</sup> Anniversaire

En 2013, mes enfants rentrent au collège et la 911 a 50 ans. Je me souviens qu'à l'occasion nous avons commis un DVD qui m'avait fait voyager dans toute l'Auvergne à bord d'une 991 Turbo S. Aujourd'hui, c'est moins sportif mais aussi plus exclusif. Pour ce jubilé, Porsche a assemblé 1 963 exemplaires d'une Carrera S un peu particulière. Cette édition anniversaire se reconnaît à ses jantes façon Fuchs, ses coloris (Gris Graphite ou Geyser) et son intérieur pied-de-poule. Les marques sont vite reprises. La boîte auto a cédé sa place à une Porsche Doppelkupplung à 7 vitesses. C'est le jour et la nuit. Déjà, le conducteur arrête de faire n'importe quoi et sélectionne enfin le bon rapport. Ensuite, la vitesse est au rendez-vous, même si la PDK actuelle est encore plus rapide. Elle fait équipe avec un 3,8 litres à injection directe privé d'assistance respiratoire mais qui, poussé à 400 ch, en donne enfin pour son argent. Sans surprise, les bas régimes ne sont toujours pas son truc, mais entre les vocalises travaillées et l'agrément plus prononcé après 5 000 tr/mn, on prend plaisir à cravacher ce moteur. La Carrera S 50<sup>e</sup> Anniversaire est peut-être la parfaite « daily » de cette réunion. Suffisamment performante (0 à 100 km/h en 4"3), équilibrée, pas piégeuse (merci aux pneus Pirelli PZero de 305 mm de large à l'arrière), volontaire du train avant et alternant entre le sportif et le raide en matière ●●●





NOTRE TARGA 4S MANQUE DE TEMPÉRAMENT. **SOUS 5 000 TR/MN, C'EST CREUX. AU-DESSUS, C'EST À PEINE MIEUX. MAIS LE PRINCIPAL GRIEF CONCERNE LA BOÎTE DE VITESSES TIPTRONIC.**

**2008**

**911 (997) Targa 4S**

C'est probablement le modèle avec lequel avaler les kilomètres est le plus reposant. Habitacle soigné et confortable, luminosité accrue grâce au toit en verre, suspension relativement douce : cette version met l'accent sur le grand tourisme.



**2013**

**911 (991) Carrera S  
50<sup>e</sup> Anniversaire**

Nous sommes ci-dessous sur les petites routes du Sud-Ouest de la Rhénanie-Palatinat. C'est le terrain de jeu idéal pour la Carrera S spéciale, reconnaissable à sa teinte et à son intérieur néo-rétro. Par rapport à la 997, la 991 est à la fois plus précise de l'avant et plus performante.







d'amortissement piloté (PASM), cette 911 apporte en plus une touche d'originalité avec son instrumentation verte. Un bouton permet de libérer les tuyères d'échappement sans rendre l'auto entêtante. La 997 était une GT patinée. La génération d'après procure plus de précision et de dynamisme. Il faut s'y faire : la 911 n'est plus une auto avec laquelle il convient de titiller le transfert de charge pour aller vite. Désormais, elle pardonne beaucoup mais donne tout autant. Sur le parking de l'observatoire météo de Kalmthout, point le plus élevé de la Rhénanie-Palatinat, m'attend une 992 difficile à ignorer : la Carrera T. « *Au temps pour moi : celle-là est encore plus vilaine que la Turbo S* », raille Laurent.

### 992 Carrera T

Admettons que la couleur ne rallie pas tous les suffrages. Nous sommes en 2022 et mes jumeaux entament leur dernière année au lycée. Quelques semaines après la rentrée, mi-octobre, Porsche annonce la T, à mi-chemin entre une Carrera (même moteur 3 litres biturbo de 385 ch) et une S (suspension abaissée de 10 mm). La T, dont l'appellation remonte à 1968, est sur le papier la plus simple des 911. Mécanique de base, boîte de vitesses manuelle (PDK en option) et 35 kg de moins sur la balance qu'une Carrera (qui est pourvue du double embrayage de série). Pour ce régime, Porsche n'y va pas de main morte : plus de banquette arrière, des vitrages amincis et des isolants moins nombreux. D'aucuns voient dans cette version une GT3 plus accessible. Enfin, façon de parler, car le 3 litres n'a pas le caractère du 4 litres atmo et la T, affichée 135 559 € sans avoir pris le temps de cocher les options ou régler le malus, n'est pas à la portée de toutes les bourses. Mais de toutes les mains. Si à bord de la 993 Turbo S j'ai assouvi un rêve, mes vils instincts ont repris le dessus dans la 992. Alors que les habitacles des 997 et 991 se ressemblent beaucoup, celui de la 992 leur file une claque. C'est plus épuré et parfaitement agencé. La Carrera T se reconnaît à sa sellerie en cuir et tissu spécifique qui assume son office même si les bourrelets latéraux des sièges manquent de volume. A l'inverse de l'échappement, qui profite de l'isolation amincie pour exprimer sa joie. L'auto donne l'impression d'être à la fois mieux amortie et plus précise qu'une Carrera S actuelle. 385 ch suffisent-ils aujourd'hui dans une 911 de 1 470 kg ? Sans aucun doute, surtout lorsqu'ils proviennent d'un moteur auquel rien ne fait défaut, quel que soit le régime. On conduit la Carrera T comme si elle abritait un gros atmo. Pas en raison d'un éventuel manque de couple à bas régime (c'est tout le contraire), mais à cause de ce tempérament vigoureux à mesure que le régime grimpe. Du punch à revendre ! Après une visite de la cathédrale de Spire, monument extraordinaire classé à l'Unesco, je déguste les départementales impeccables de cette partie septentrionale des Vosges à des allures répréhensibles. C'est que, devant, le Cayenne GTS qui nous ouvre la voie est poussé dans ses derniers retranchements. La Carrera T est-elle la meilleure des 992 ? Non, mais son supplément d'âme, son agilité, sa boîte manuelle aux débrayements réduits et à la précision exemplaire me mènent à la préférer à une GTS, plus vélocité mais dont l'écart de prix n'est pas justifié au regard du plaisir de conduire. Un parking au milieu des 65 000 ha de vignes que compte la Rhénanie-Palatinat. C'est l'ultime changement de conducteur. Porsche m'a gardé le meilleur pour la fin.

### 911 S 2.2 Targa

Nous sommes en 1970. Je ne suis même pas à l'état de projet dans l'esprit de mes parents qui, de toute façon, ne se connaissent pas encore. Cela fait sept ans que la 911 a vu le jour et Porsche décide d'en booster les ventes. Ce seront 200 cm<sup>3</sup> de plus pour ●●●







IL Y A HUIT GÉNÉRATIONS DE PORSCHE 911. MANQUENT À L'APPEL LES 964 ET 996. **LA RAISON : LEUR EMPLOI DU TEMPS RESPECTIF NE LEUR PERMETTAIT PAS D'ÊTRE DES NÔTRES.**

**2022**

### **911 (992) Carrera T**

Ce serait la GT3 du "pauvre". Sans l'aileton. Sans les doubles triangles. Sans le moteur atmosphérique féérique. La Carrera T, c'est le petit moteur et le châssis de la S, le tout avec la boîte méca. Et c'est juste génial à emmener tambour battant...







une puissance grimant à 180 ch (125 pour la T, 155 pour la E). La carrosserie Targa, très recherchée sur la première génération de 911, représentera un tiers des ventes. Elle fut initialement dévoilée en 1965, afin de répondre aux normes américaines. Ainsi naissait le premier « cabriolet sûr » au monde. Ses pare-chocs reconnaissables entre mille pouvaient absorber des collisions jusqu'à 8 km/h sans que sa gracile carrosserie en pâte. Oui, cette première génération de 911 est fluette. Elle n'a ni ailes larges ni hanches charnues. Je plaide coupable : je n'ai longtemps vu en elle qu'une auto joliment dessinée, mais sans personnalité. On mûrit, heureusement. Et on apprend que ce qui pouvait être apparenté à un engin timide est en réalité l'essence même de l'automobile. D'ailleurs, j'ai oublié de signaler que, Porsche Heritage étant un organisme vivant avec son temps, toutes les 911 à l'essai lors de cette piqûre de rappel s'abreuvaient de l'eFuel obtenu par l'usine installée dans le Sud de la Patagonie. Bilan des courses : les journalistes ont pu assouvir leurs instincts primaires sans craindre de recevoir des e-mails les vouant aux gémonies. Cette essence, dans laquelle Porsche investit beaucoup, est-elle la solution pour l'avenir ? Le constructeur lui-même annonce qu'une immense partie de sa production future ne sera qu'électrique. Mais l'eFuel (de l'eMethanol obtenu par l'air, l'eau de mer ou l'énergie solaire transformé ensuite en carburant) est sur le papier très prometteur. A titre d'exemple, une éolienne positionnée en Allemagne, recevant 2 000 heures de vent par an, serait capable d'alimenter en eFuel 400 voitures thermiques. Cette même éolienne, édifiée au Chili, bénéficierait de 6 500 heures de vent par an. Dès lors, ce seraient 1 300 autos qui pourraient carburer, avec un bilan carbone neutre, sans que nous soyons contraints de tous succomber à l'électrique. Parenthèse fermée, machine à remonter le temps activée. Dans la 911 S, le volant est immense et sa jante dissimule une partie du tachymètre. La boîte est inversée. Passer des verrouillages minimalistes de la Carrera T aux débattements sans fin de la 2.2 nécessite du temps. La première tape quasi dans le siège conducteur alors que la cinquième vient flirter avec le genou gauche de Laurent. Ai-je commis des erreurs de rapports ? Des tas. Me suis-je senti perdu par cette direction floue, notamment au-delà des 120 km/h ? Totalement. Ai-je voulu faire le malin à suivre le rythme des confrères, tous mieux chaussés que moi pour ce dernier relais ? Evidemment. Mais plus les kilomètres défilaient, plus la magie de la 911 se répandait en moi. Le moteur, avec ses pistons forgés, son injection et son carter en magnésium, aurait pu être addictif. Il n'en fut rien. Non pas qu'il rechigne à prendre des tours. On lui trouve même une véritable appétence pour les hauts régimes, entre 5 000 et 7 000 tr/mn. Mais son manque de couple et l'association avec la boîte de vitesses, au maniement si lent, grèvent le plaisir. D'où vient cette délectation alors ? De cette sensation de ressentir la route, sans filtre. Dans la 911 S 2.2 Targa, les Michelin XWX de 185 mm de large crient leur détresse à des allures où la première GTi s'avoue à peine en appui. Dans cette Porsche, il ne s'agit pas d'aller au plus vite, mais de placer le curseur au bon endroit, entre rythme, confiance en soi, anticipation et limites de l'auto. Comme elle est réglée souple, le roulis est présent au moindre braquage (malgré une barre antidévers à l'arrière). La génération d'avant la mienne serait probablement bien meilleure que moi pour emmener comme il se doit cette 911, trop biberonné que je suis aux autos qui pardonnent trop, voire conduisent pour moi. Mais ce galop d'essai m'a fait saliver. Le plaisir tient à peu de choses : une voiture légère (1 020 kg), un moteur qui ne donne pas le meilleur de lui-même tout de suite et cette impression qu'à mesure qu'on roule, destrier et cavalier s'améliorent. Comme pour témoigner de la mélancolie qui m'habite, le ciel s'assombrit et les premières gouttes tombent au moment de ramener, au point de départ de ce périple, à l'abbaye de Hornbach, cette légende qu'est la 911. Sera-t-elle de nouveau à l'essai, dans dix ans, pour les 70 bougies ? J'espère l'y retrouver. Son histoire n'est pas terminée. ●







## TECHNIQUE

### 911 S 2.2 Targa

Moteur : **flat 6, 2 195 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance : **180 ch**  
 Couple : **20,3 mkg**  
 Transmission :  
**roues AR, 5 rapports manuels**  
 Poids : **1 020 kg**  
 V. max. : **230 km/h**  
 0 à 100 km/h : **7"5**

### 911 3.2 Cabriolet Turbo Look

Moteur : **flat 6, 3 164 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance : **231 ch**  
 Couple : **29 mkg**  
 Transmission :  
**roues AR, 5 rapports manuels**  
 Poids : **1 210 kg**  
 V. max. : **245 km/h**  
 0 à 100 km/h : **6"1**

### 911 (993) Turbo S

Moteur : **flat 6, biturbo, 3 600 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance : **450 ch**  
 Couple : **59,6 mkg**  
 Transmission :  
**intégrale, 6 rapports manuels**  
 Poids : **1 500 kg**  
 V. max. : **300 km/h**  
 0 à 100 km/h : **4"1**

### 911 (997) Targa 4S

Moteur : **flat 6, 3 824 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance : **355 ch**  
 Couple : **40,8 mkg**  
 Transmission :  
**intégrale, 5 rapports auto en option**  
 Poids : **1 575 kg**  
 V. max. : **280 km/h**  
 0 à 100 km/h : **5"4**

### 911 (991) Carrera S 50<sup>e</sup> Anniversaire

Moteur : **flat 6, 3 800 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance : **400 ch**  
 Couple : **44,9 mkg**  
 Transmission :  
**roues AR, 7 rapports à double embrayage**  
 Poids : **1 410 kg**  
 V. max. : **298 km/h**  
 0 à 100 km/h : **4"3**

### 911 (992) Carrera T

Moteur : **flat 6, biturbo, 2 981 cm<sup>3</sup>**  
 Puissance : **385 ch**  
 Couple : **45,9 mkg**  
 Transmission :  
**roues AR, 7 rapports manuels**  
 Poids : **1 470 kg**  
 V. max. : **291 km/h**  
 0 à 100 km/h : **4"5**

## 1970

### 911 S 2.2 Targa

Ce modèle du tout début des seventies reprend les atours de la version originelle. En grim pant à 2,2 litres, le flat 6 développe 180 ch. Sur le papier, cela semble suffisant pour tout juste une tonne, mais il faut constamment lui tirer dedans. Ce qu'il accepte de bonne grâce.

ON TROUVE À CE MOTEUR UNE VÉRITABLE APPÉTENCE POUR LES HAUTS RÉGIMES. **DANS LA TARGA, LA SENSATION DE RESSENTIR LA ROUTE EST EXACERBÉE.**





ESSAI Donkervoort F22

# DU FEU DE DIEU!

Avec la F22, Donkervoort rehausse encore la barre des sensations. Par rapport à la D8 GTO qu'elle remplace, elle propose beaucoup plus de chevaux (500) pour un poids plume (803 kg) et, surtout, un mauvais caractère que bien des supercars peuvent lui envier. **Une furie néerlandaise qui fait plaisir à vivre et à entendre...**

Par Ivan Magot Photos Laurent Villaron








**ESSAI** Donkervoort F22

TOUT A ÉTÉ REDESSINÉ  
POUR OBTENIR QUATRE FOIS  
PLUS DE RIGIDITÉ **TOUT EN**  
**PRÉSERVANT UN POIDS**  
**DE 803 KG TOUS PLEINS FAITS.**







Le 5 cylindres Audi s'offre 85 ch supplémentaires, ce qui métamorphose cette Donkervoort en véritable furie. Elle n'oublie cependant pas certains aspects pratiques comme le coffre de 298 l ou les pièces du toit amovible en carbone faciles à mettre en place et désormais solidaires des portes en élytre, simplifiant ainsi l'accès à bord.

S

ur cette place de village, la vieille dame longe notre F22 sans même la regarder. Puis elle se ravise, semblant se rendre compte de l'exception qui lui fait désormais face. Elle détaille la voiture comme une jeune fanatique, est fascinée par le long capot suivi du petit cockpit, se penche pour scruter l'intérieur par le toit ouvert, paraît ensuite impressionnée par les grosses roues arrière et celles à l'avant à l'air libre agrémentées de garde-boue... « *Mon mari avait une Lotus Seven dans le temps, celle-ci lui ressemble un petit peu, mais ce n'est pas tout à fait la même chose. C'est quoi comme*

*marque ?* » Emérande (c'est son prénom), malgré son âge avancé et sa canne empruntée au D' House, a toute sa tête. C'est une Donkervoort. Elle est effectivement dans l'esprit d'une Lotus Seven, aujourd'hui Caterham, que Joop Donkervoort distribuait d'ailleurs dans le passé, mais le concept a été poussé au bout du bout du bout.

La F22 est une toute nouvelle voiture et ne partage presque aucune pièce avec la D8 GTO. Si le châssis fait toujours confiance au carbone et à l'acier, tout a été redessiné pour obtenir quatre fois plus de rigidité tout en préservant un poids de 803 kg tous pleins faits. Les 750 kg annoncés par la fiche technique officielle ont en effet été mesurés sans liquides, soit pour une auto qui... ne peut pas rouler. On se croirait chez Ferrari ! Les suspensions à double triangulation avant/arrière sont désormais déléguées à TracTive (à la place des Intrax de la GTO), les voies ont été élargies, l'empattement a été rallongé de 7 cm, les freins ne disposent plus d'étriers 6 pistons à l'avant mais de seulement 4, AP Racing (au lieu de l'italien Tarox) ayant planché sur l'ensemble du système (disques, étriers, maître-cylindre) pour l'optimiser. Quant au 5 cylindres d'origine Audi, il passe de 415 à 500 ch. Il a été confié au préparateur allemand ABT Sportsline, qui n'y est pas allé avec des pincettes. Vilebrequin, bielles, pistons, admission, échappement, turbo... Tout a été profondément modifié. On n'extirpe pas 85 ch supplémentaires comme cela d'un 5 cylindres déjà poussé dans les hautes sphères ! D'ailleurs, ce bloc fonte (plus rigide qu'un bloc alu) vit ses derniers instants, tout simplement parce qu'il n'est plus produit, Donkervoort utilisant la centaine restante du stock existant. La boîte 5 vitesses demeure l'apanage de Tremec, ●●●



**ESSAI** Donkervoort F22

LA F22 FAIT REVENIR AU TEMPS  
OÙ IL FALLAIT SAVOIR  
CONDUIRE **AVANT MÊME DE  
PENSER À PILOTER.**

L'intérieur est minimaliste mais l'écran/ordinateur de bord est très complet. La F22 ne dispose que de harnais de sécurité, sans possibilité d'opter pour les ceintures classiques plus pratiques au quotidien. La tablette sur la droite est optionnelle. Pour une telle sportive, l'accès à bord est grandement facilité par la large ouverture des portes.





mais elle a été renforcée, avec des rapports différents, dont une première nettement plus longue. Ce qui, avec la nouvelle valeur de couple maxi (65,3 mkg contre 53 pour la GTO) obtenue à 5 150 tr/mn au lieu de 1 750, impose de jouer avec intelligence de cette excellente transmission pas du tout automatique. Un mot qui ne figure pas au vocabulaire Donkervoort, même si les suspensions sont désormais un tantinet actives.

### Numéro zéro

Notre F22, sans être réellement un prototype, est le tout premier modèle sorti d'usine. Elle affiche près de 8 000 km de maltraitances qui ont permis d'essayer les plâtres. Par ailleurs, les finitions sont excellentes, et la qualité des pièces en carbone impressionne. Seuls les commodos font un peu brouillon, mais ils ont déjà été modifiés sur les premiers modèles livrés. Les sièges baquets en carbone vous accueillent avec sportivité mais respect. Une fois installé à bord et après avoir fixé le harnais 6 points (pas de ceinture classique), on se rend vite compte de l'exception que représente la F22. Un brin plus large que la GTO, on y trouve naturellement sa place. L'habitacle est pourtant minimaliste avec un ordinateur de bord discret mais complet et un petit volant en cuir retourné qui rassemble klaxon, clignotants et feux. On a vu plus pratique. Regrettons aussi l'absence de rangements immédiats.

Lorsqu'on actionne le gros bouton rouge, une première fois pour le contact et une seconde fois pour le démarrage, nous entrons dans une autre dimension. Le bruit (échappement sport dénué de filtre à particules, 4 700 €) est, dès le ralenti, annonciateur de grandes choses. Et puis, ces douces vibrations, ce pédalier en aluminium qui tombe parfaitement sous les pieds, cette petite boule du levier de vitesses en alu qui prolonge naturellement votre bras, la fermeté d'ensemble, tout cela fait que, même en ville où elle n'est pas du tout à son aise car elle braque mal et la vision au ras du sol complique la vie (vive la caméra de recul à 1 633 € !), la Donkervoort se déguste. Cette voiture-là se mérite. La première longue, les passages de vitesses très fermes, le couple plus présent dans les hauts régimes, le freinage non assisté qui s'exécute en fonction de votre effort, tout cela demande de l'habitude. La F22 fait revenir au temps où il fallait savoir conduire avant même de penser à piloter. A 50 km/h, vous avez déjà de bonnes sensations, à la fois liées au dépaysement total et au caractère affirmé de la belle, dans laquelle vous êtes pratiquement assis sur l'essieu arrière et ses gros pneus de 275/35 R 19 (245/40 R 18 pour la GTO) qui trépigment d'impatience en permanence. ●●●

Elle a une allure pas possible, cette F22, et la finition est à la hauteur. Elle propose une foule d'options, allant de la climatisation à la caméra arrière, en passant par l'ABS course, la direction assistée, les jantes en carbone... D'ici à octobre 2025, 100 modèles auront été livrés. Il reste au moment où nous écrivons 2 exemplaires à vendre.





Cet essai commence très moyennement étant donné qu'en cette matinée où la vallée de Chevreuse nous ouvre les bras, la route est mouillée. Avec les semi-slicks froids, l'absence de contrôle de trajectoire et tous ces canassons, autant dire que nous roulons sur des œufs – expression magnifique. Un léger test sur un rond-point nous incite vite à la prudence par de petites dérobades rattrapées par l'antipatinage, certes déconnectable mais seul garde-fou dans ce genre de situation. Situation où l'on apprécie pourtant la F22 pour son côté insoumise, cette faculté de vous faire comprendre que jouer avec elle demande patience et humilité. Ce qui tombe bien vu que la route est encore humide et que si mes moniteurs de stage de récupération de points de permis, Xavier et Thierry, lisent ces quelques lignes, ils sauront que j'ai bien compris le propos de leur stage qui, soit dit en passant, est jusqu'à présent le seul (sur 4 ou 5 effectués dont 2 avec eux) digne de sérieux et de confiance, sans jouer sur la culpabilité. Sans m'avoir complètement remis dans le droit chemin, ils ont su enfoncer le clou avec méthode. Mais arrêtons là sinon nous allons philosopher et perturber Laurent, photographe de son état.

### Allumez le feu !

Une fois les photos terminées, une route enfin sèche s'offre à nous. A un rythme normal, la F22 demande déjà une accoutumance. Ne serait-ce que pour bien gérer la première longue au moment d'embrayer ou s'habituer à la boîte quasi racing qui verrouille parfaitement et rapidement mais exige un effort certain. C'est la même chose pour le freinage non assisté, qui, forcément, laisse la sensation de manquer de mordant – mais rassurez-vous, plus on appuie, plus cela freine, et même très, très fort. Entre le poids plume et la gomme au sol respectable, la F22 doit figurer parmi les meilleures freineuses du marché.

Le 5 cylindres se montre plus à son aise au-dessus de 3 500 tr/mn, les bas régimes n'étant ni sa tasse de thé ni bons pour sa santé. Et comme il peut grimper jusqu'à 7 000 tr/mn... oublions la vitesse maxi de 290 km/h. Sans son toit amovible en carbone (trois superbes pièces, d'origine s'il vous plaît, bien mieux conçues que sur la GTO) et vu l'impossibilité de rouler sur circuit, nous nous contenterons de vitesses raisonnables. Passé le rôle grave déjà séduisant de l'échappement à bas régime, le moteur se met, au-delà des 4 000 tr/mn et surtout des 5 000 tr/mn, à déchirer l'air dans un hurlement qui écrase la campagne de son incroyable force. Et ce, jusqu'au rupteur qui se trouve à 6 900 tr/mn. Pour tout dire, on ne quitte plus la route des yeux pour ne changer les rapports qu'au moment où les LED de l'écran voient rouge. Cette énorme sensation de poussée matérialisée par les immenses roues arrière qui semblent collées au sol (une fois les pneus chauds !) tout en laissant se dandiner la voiture sur les bosses est unique. Pourtant friande de sensations, la GTO est ici dépassée. Le conducteur aussi s'il se laisse enivrer par la bestiole. Car chaque passage des 5 000 tours devient quasi immédiatement une addiction. D'autant plus qu'on se sent maître à bord malgré l'absence de contrôle de trajectoire et la nécessité de corriger le volant (nous avons la direction à crémaillère en partie assistée : 7 865 €) en permanence tant la petite est rigide et influencée par le profil de la route. Mais ses limites d'adhérence sont si lointaines qu'il n'y a pas grand souci à se faire, même en débranchant l'antipatinage. Quelques rotations sur piste sont d'ailleurs conseillées pour vraiment cerner les limites de la machine et les réactions qui peuvent en résulter. Ce type d'information peut être salvateur sur route, notamment mouillée. Jouer avec les LED est si agréable qu'on en arrive à tout oublier, en particulier le fait qu'à fond de seconde, la barre des 130 km/h est fichtrement passée. Quelques tours sur piste permettront aussi d'apprécier la position basse du châssis (- 4 cm, impossible sur route bosselée) et l'effet de sol qui, paraît-il, va avec. Quant au freinage, il fait de la F22 un rabot qui mord le bitume. ●



### L'avis d'Ivan Magot

De telles pompes à feu ne courent pas les rues. Pour tout dire, les sensations ressenties au volant de la F22 sont si violentes qu'elle est probablement la supercar qui en offre le plus quelle que soit la vitesse d'utilisation. Au ralenti, elle est déjà méchante. Un must indéniable assemblé à la main, avec sérieux.





## ESSAI Donkervoort F22

### TECHNIQUE

Moteur : **5 cyl., turbo, 20 S**  
Cylindrée : **2 480 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **500 ch à 6 360 tr/mn**  
Couple maxi : **65,3 mkg à 5 150 tr/mn**  
Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels (Tremec TIKX)**  
Contrôle de traction/différentiel :  
**déconnectable/Torsen à glissement limité**  
Poids annoncé : **803 kg (avec les pleins)**  
Rapport poids/puissance : **1,6 kg/ch**  
L - l - h : **4 039 - 1 912 - 1 105 mm**  
Empattement : **2 420 mm**  
Voies AV/AR : **1 630/1 645 mm**  
Pneus AV & AR : **235/40 R 18 & 275/35 R 19**  
**(Nankang Sportnex CR-S)**  
Réservoir : **48 l**  
Prix de base : **312 062 €**  
Prix des options/malus : **64 240/18 188 €**  
Prix du modèle essayé : **394 490 €** (malus compris)

### PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **290 km/h** 0 à 100 km/h : **2"5**  
0 à 200 km/h : **7"5**



PASSÉ LE RÔLE GRAVE DÉJÀ SÉDUISANT  
DE L'ÉCHAPPEMENT À BAS RÉGIME, **LE MOTEUR SE MET À DÉCHIRER**  
**L'AIR DANS UN HURLEMENT INCROYABLE.**





Partir en glisse avec une Golf R, c'est désormais possible. Mais il ne faut pas faire de manières et y aller franco, la "balancer" brutalement en entrée et incruster la pédale des gaz dans le plancher. Toutefois, le souffle est un peu court pour le panache de fumée.







# EN AVANT TOUTE !

Une compacte sportive du groupe Volkswagen sur circuit, voilà qui devrait faire boudier notre pilote. **A moins que la Golf R, et son popotin qui a la bougeotte, ne vienne le réconcilier avec l'exercice.**

Par Walid Bouarab Photos Laurent Villaron & Adrien Cortesi



# L'AVIS DE... Christophe Tinseau

Pilote, instructeur, 12 participations aux 24 Heures du Mans. [www.tinseau.com](http://www.tinseau.com)



**"C'est une auto qui est saine. En 4 roues, j'ai vu nettement pire. Sans même parler de son train arrière spécifique. On arrive à l'emmener à l'inscription, elle pivote plutôt bien."**

**Christophe Tinseau**



## Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 9 °C, piste sèche
- Pneus : Michelin Pilot Sport Cup 2

"J

**'aime le comportement de ces transmissions 50/50, ça me rappelle un peu les Subaru**

**ou les Mitsubishi de l'époque.**

Quand tu arrivais aux limites du train avant en virage et qu'il n'y avait qu'un seul moyen de retrouver du pouvoir directionnel : mettre les gaz ! »

Christophe n'est pourtant pas un fana des transmissions intégrales. Mais il trouve un bel équilibre à cette Golf R, mieux dirigée qu'imaginé, et nettement plus convaincante que la Cupra Leon, avec laquelle notre pilote n'avait pas été tendre malgré un très bon chrono. « C'est une auto qui est saine. En 4 roues, j'ai vu bien pire. Sans même parler de son train arrière spécifique. On arrive à l'emmener à l'inscription, elle pivote plutôt bien. Avec la Leon, tu tires tout droit, ce n'est pas marrant d'attendre que le train avant reprenne du grip. Ici, c'est clairement plus facile et intuitif, je m'amuse beaucoup plus. »

La géométrie de la Volkswagen Golf R est décidément au goût de Christophe, qui n'en finit plus d'encenser son train avant. « Avec la RS 3, j'arrivais nettement plus rapidement aux limites de l'avant. Elle n'est probablement pas aidée par un 5 cylindres qui pèse plus lourd sur le nez. Là, en sortie de virage, j'arrive à positionner la voiture plus naturellement. »

Surtout, notre expert est bluffé par l'excellente santé du 2.0 TSI. « Ça marche très fort. C'est une voiture très puissante. Arriver

en bout de ligne droite à plus de 215 km/h, c'est vraiment pas mal avec ce genre de modèle. En revanche, c'est trop aseptisé et ça manque clairement de volume sonore. Je suis obligé de tendre l'oreille pour savoir si le rapport est passé. » Beau bilan dynamique pour la Golf R donc, même si Christophe aurait aimé un amortissement un peu plus verrouillé. Sans surprise, l'intérieur récolte nettement moins d'éloges. « Elle n'est vraiment pas la plus adaptée au circuit dans le catalogue Golf. Tu sens qu'il y a du poids, une Clubsport est plus tranchante, et assis dans le siège, je manque clairement de maintien. Il y a quand même du grip, et j'ai tendance à sortir de mon baquet. »

Il nous rejoint surtout sur l'aspect ergonomique complètement raté de la R. « C'est catastrophique. Je ne comprends pas qu'on ne puisse pas accéder à des réglages plus facilement. Et surtout, que les aides à la conduite puissent se réactiver sur la piste, ce n'est pas normal. De manière globale, ça pose un vrai problème sur l'attention du conducteur/pilote. »

Christophe reconnaît tout de même une belle maîtrise de la marque sur son modèle, qui acquiert là une bonne maturité. « Ça fait

une belle lignée. Moi qui ai connu toutes les Golf, ça me rappelle un peu la 911. Ou comment préserver la philosophie en améliorant sans cesse le modèle. »

Temps au tour

**1'53"19**

16<sup>e</sup>

En raison d'un dysfonctionnement de notre radar de mesures, nous n'avons pas pu détailler les vitesses de passage dans les virages du circuit.





cartons tout suspense d'emblée : non, un mode Drift ne suffit pas à dévergonder la très rigoureuse Golf R. Mais on y reviendra. De toute façon, notre grand oral du Vigeant requiert davantage un avant robuste qu'un arrière un peu fofou. Et pour le coup, Christophe Tinseau le confirme, l'essieu directeur encaisse, résiste et emmène la compacte de Wolfsburg avec une certaine résilience. Voilà qui ôte tout de suite les inquiétudes légitimes quand on conduit

les compactes sportives du groupe allemand sur la piste. Là aussi, on y reviendra. En attendant, c'est quoi, cette série spéciale 20 ans de la R ? Eh bien, elle célèbre deux décennies d'existence pour la plus puissante version de la Golf, apparue sur la 4<sup>e</sup> génération. Un peu de déco spécifique, des jantes possiblement bleues, et le fin du fin du menu Golf R classique (qui n'est d'ailleurs plus proposée). Le pack R Performance est désormais de série et permet de relever la bride électronique de la vitesse de pointe à 270 km/h (250 en temps normal). Une option qui donne surtout accès à des modes de conduite particuliers : Spécial, et le fameux Drift. La cartographie du moteur a également été revue pour monter la puissance à 333 ch (13 de plus). Un beau package vendu la bagatelle de 64 345 €, auxquels une rallonge de 4 150 € est nécessaire pour profiter de la ligne d'échappement en titane signée Akrapovic. Conscients de l'exercice chez Volkswagen France, ils ont eu la gentillesse – et la pertinence – de chausser notre Golf R 20 ans de Michelin Sport Cup 2 R. Tout juste le temps de les roder en rejoignant le Val de Vienne, et nous voilà prêts pour les chronos.

### Une histoire de couple

Sur les portions rapides, notre « vété » n'a jamais manqué de souffle. Le 4 cylindres 2.0 turbo profite de sa nouvelle configuration (EA888 Evo4 TSI) pour fournir des accélérations particulièrement solides. La poussée augmente graduellement lorsque l'aiguille escalade le compte-tours, de quoi offrir un certain tempérament mécanique. Difficile de déceler l'avantage accordé par les 13 ch supplémentaires, mais les performances sont là. Lors de nos tests au Vigeant, il arrive que nous roulions en même temps que de véritables voitures de course sur certaines sessions. Et Christophe s'est surpris à pouvoir coller au train des Ligier présentes ce jour-là. Une belle santé que nos mesures de Mortefontaine confirment. Nos vérifications sont formelles : la Golf R 20 ans ne triche pas. La puissance est bien là et n'emmène pas un poids supérieur à celui annoncé (1 553 kg, soit même 2 kg de moins !). Les 4<sup>e</sup>6 relevées ●●●



## TEMPS DE RÉFÉRENCE

### Classement de *Sport Auto*

Ces temps seront complétés au fur et à mesure de nos nouveaux supertests sur le circuit du Vigeant. Le temps de la Saleen GT1 est indiqué par le circuit.

	1'32"24	Saleen GT1 (Larbre Competition)
1 <sup>re</sup>	1'37"70	Ferrari 296 GTS Assetto Fiorano *
2 <sup>e</sup>	1'39"30	Chevrolet Corvette Z06 *
3 <sup>e</sup>	1'41"60	Porsche 911 GT3 RS (Type 992)
4 <sup>e</sup>	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
5 <sup>e</sup>	1'43"28	BMW M4 CSL *
6 <sup>e</sup>	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS
7 <sup>e</sup>	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)
8 <sup>e</sup>	1'47"68	Mercedes-AMG GT 63 S E Performance
9 <sup>e</sup>	1'47"88	Alpine A110 R **
10 <sup>e</sup>	1'48"34	BMW M4 Competition
11 <sup>e</sup>	1'49"16	Alpine A110 S
12 <sup>e</sup>	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
13 <sup>e</sup>	1'50"48	Audi R8 Performance RWD
14 <sup>e</sup>	1'51"55	Audi RS 3
15 <sup>e</sup>	1'52"97	Cupra Leon VZ 300
16 <sup>e</sup>	1'53"19	Volkswagen Golf R "20 ans" *
17 <sup>e</sup>	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
18 <sup>e</sup>	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake
19 <sup>e</sup>	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
20 <sup>e</sup>	1'55"70	BMW M240i
21 <sup>e</sup>	1'55"81	Toyota GR Yaris
22 <sup>e</sup>	1'57"80	Hyundai i20 N
23 <sup>e</sup>	2'00"40	Toyota GR86
24 <sup>e</sup>	2'01"19	Ford Fiesta ST

\* Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2 R.  
\*\* Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2.

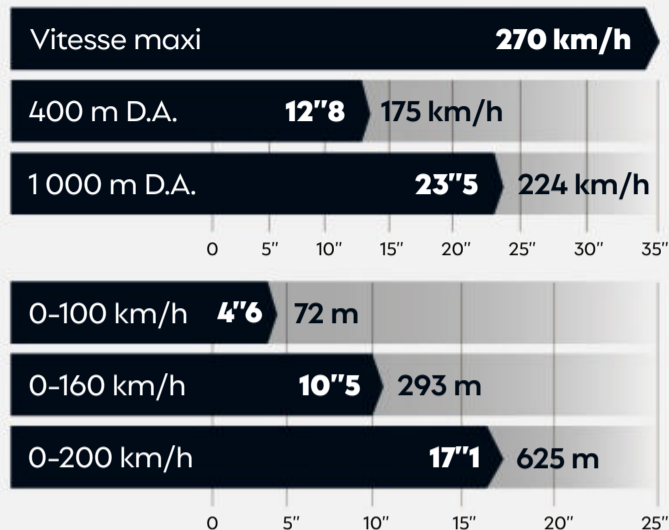
Le chrono est équivalent à celui de la Cupra Leon VZ 300, un poil moins puissante mais délestée de transmission intégrale. La Golf R "20 ans" a surtout été plus convaincante pour notre pilote, qui préfère son avant moins sous-vireur, avec un arrière qui aide à pivoter. Surtout, elle laisse derrière elle la Mercedes-AMG CLA 45 S, malgré sa puissance de 421 ch.



# NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

## EN PISTE



### REPRISES

100 à 140 km/h en Drive **3"6 (122 m)**

### FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **165 m (1 G)**

### CONSOMMATION

Conduite sportive **18 l/100 km**

Autonomie **250 km**

ECE (mixte) **8,5 l/100 km**

## VITESSE MAXI

**1** Le pack R Performance permet de relever la bride électronique de la vitesse maxi de 250 à 270 km/h. Là encore, Volkswagen ne se moque de personne, l'allemande ayant effectivement accroché, sans trop souffrir, cette vitesse sur l'anneau de Mortefontaine.

## ACCÉLÉRATIONS

**2** L'excellente santé du 2.0 TSI s'est aussi révélée lors de nos mesures. Le bloc pousse très fort et ne dévoile aucune zone d'ombre. Nous n'avons eu aucun mal à atteindre les 4"6 annoncées par la marque sur l'exercice du 0 à 100 km/h. Idem côté reprises, où

la Golf R est capable de bondir de 100 à 140 km/h en seulement 3"6. Véritable sprinteuse, la Golf R boucle l'exercice du 400 m départ arrêté en à peine 12"8.

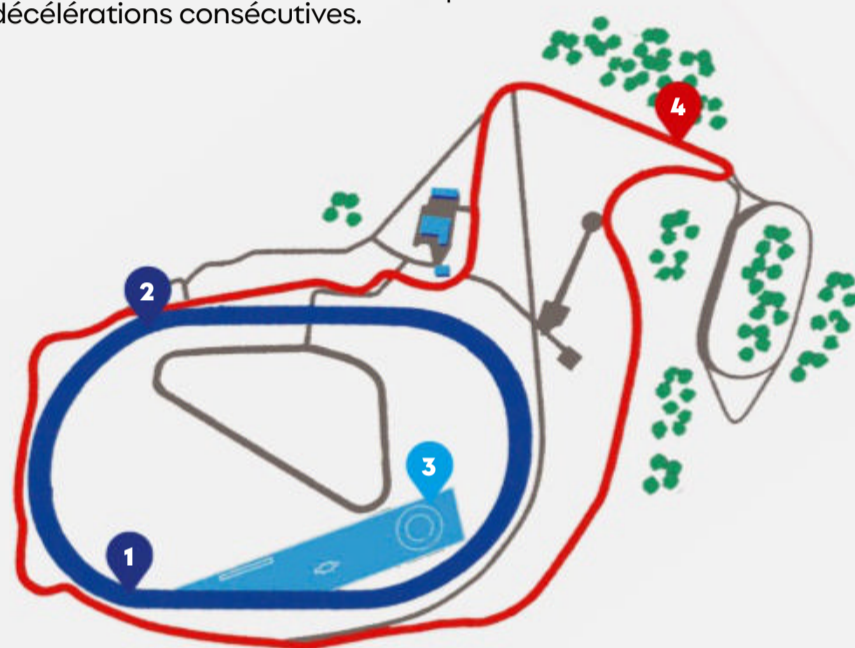
## FREINAGES

**3** Lors de nos mesures de 200 km/h à l'arrêt complet, la Golf occupe le bas du classement, avec 165 mètres ! Si le freinage est correct en utilisation normale, son endurance est insuffisante lors des fortes décélérations consécutives.

## COMPORTEMENT

**4** Puissante et efficace, la Golf R "20 ans" sait également se montrer habile côté châssis. Certes, les Cup 2 R amplifient la sensation d'agilité, avec un essieu directeur plus prompt à répondre aux sollicitations. Et l'arrière bien mis au point et plus coopératif aide à conserver la bonne trajectoire, pendant que l'amortissement rigoureux veille au grain pour éviter tout débordement.

- Anneau de vitesse : 3 000 m avec virages relevés à 43°
- Aire plane : 77 000 m<sup>2</sup>
- Circuit routier : 5 200 m



333 ch et 42 mkg de couple : des valeurs solides pour cette compacte, qui délivre de belles mises en vitesse. Dommage qu'elle le fasse aussi discrètement, même avec la ligne Akrapovic.





## SUPERTEST Volkswagen Golf R 20 ans

pour atteindre les 100 km/h correspondent également à la fiche technique, tout comme les 270 km/h de vitesse de pointe. Les reprises sont tout aussi musclées avec seulement 3"6 pour passer de 100 à 140 km/h, et les 12"8 affichées sur le 400 m D.A. sont remarquables. Bref, une véritable sprinteuse.

En revanche, côté bande-son, c'est la déception. La très onéreuse ligne Akrapovic est attachante mais n'envoie pas assez de décibels, pourtant amplifiés à bord par les haut-parleurs. Christophe nous explique qu'il a parfois dû tendre l'oreille pour savoir où il en était.

### Déhanché ?

Un mode Drift ? Quèsaco ? La nouvelle transmission 4Motion de la Golf R garde un Haldex, qui retient 50 % du couple sur l'essieu avant. Mais à l'arrière, deux embrayages pilotés permettent d'envoyer les 50 % restants sur une seule roue. Pour ce qui nous intéresse, l'extérieure, pour faire déhancher l'allemande sur ses appuis (*lire A la loupe p. 76*). Alors, ça marche ? Oui, en sortie de courbe, on sent que l'arrière « pousse » l'avant dans la bonne direction lorsqu'on enfonce la pédale de droite tôt, et fort. De quoi accompagner un nez qui, étonnamment, sait aussi se montrer conciliant à l'inscription. Sans excès d'optimisme, viser la corde n'a rien d'un pari. La généreuse monte pneumatique de notre modèle d'essai n'y est probablement pas étrangère, mais l'équilibre général s'est avéré plutôt homogène, comme nous le confirme Christophe. Reste que ce mode de conduite s'appelle Drift. Et à ce petit exercice, la R manque un peu de personnalité. D'abord, il ne se passera rien sans brutalement la provoquer. L'appel/contre-appel est indispensable pour transférer la masse judicieusement, et il ne faut pas hésiter à ouvrir en grand les gaz (en deuxième de préférence). Il n'y a qu'ainsi que la sérieuse allemande vous concédera quelques courtes dérives. En effet, à ce petit exercice, bien que très performante, elle manque un peu de watts. Avec 67 ch de plus, la cousine Audi RS 3 sait davantage gigoter de l'arrière.

Mais juger de l'adresse de la Golf R sur ce seul sujet serait mesquin de notre part. En revanche, là où nous sommes volontairement sans pitié avec la compacte Volkswagen, c'est au niveau de son ●●●

**LA GOLF R 20 ANS NE TRICHE PAS.  
LA RÉALITÉ DE NOS MESURES  
CORRESPOND AUX DÉTAILS DE LA  
FICHE TECHNIQUE. RAFRAÎCHISSANT.**



## BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... **DM Performance**



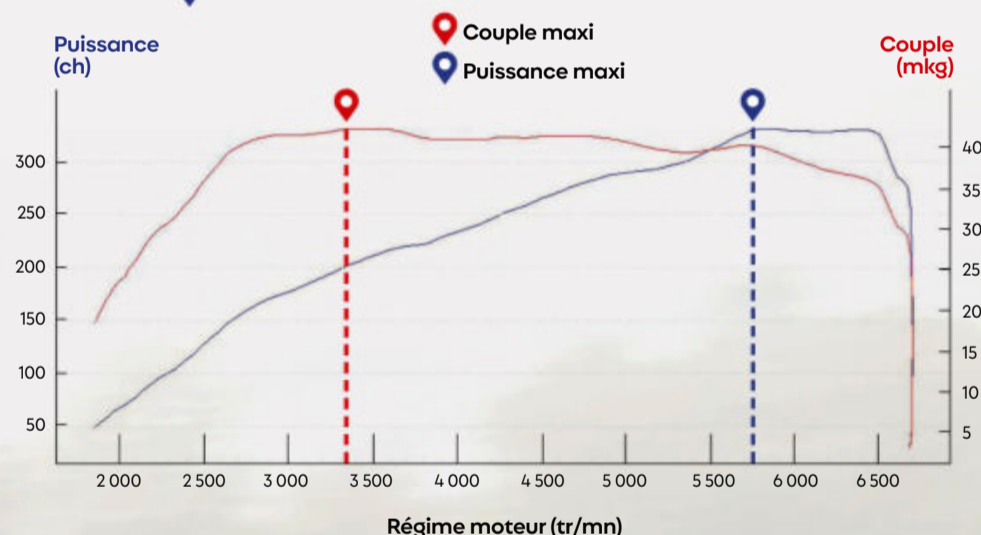
PUISSANCE  
ANNONCÉE  
**333 ch**

à 5 600 tr/mn

PUISSANCE  
MESURÉE  
**331 ch**

à 5 400 tr/mn

**E** h bien, l'honnêteté semble de mise chez Volkswagen ! C'est assez rare pour être souligné, mais la sportive de Wolfsburg affiche bien tous ses chevaux. En plus des chiffres d'accélération et de poids annoncés, la Golf R "20 ans" tient également ses promesses avec 331 ch mesurés à 5 400 tr/mn. En revanche, si les plus de 42 mkg de couple sont bien là, il faudra patienter jusqu'à 3 400 tr/mn pour les voir débarquer (2 100 tr/mn ayant été annoncés).



Mesures effectuées sur banc Superflow Windyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1 200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures sont réalisées en freinant les rouleaux et en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement et à leur accélération qui détermine le couple puis la puissance maxi.

■ [www.dmpower.fr](http://www.dmpower.fr) ■ 01.34.84.64.77





Le point noir de cette Golf R se situe à bord. L'ergonomie est catastrophique, configurer son véhicule pour la piste requiert patience et minutie, et les touches tactiles du volant engendrent des situations piégeuses sur la piste. A modifier de toute urgence !



## TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Position : **AV, transversale**  
 Cylindrée : **1984 cm<sup>3</sup>** Alésage x course : **82,5 x 92,8 mm**  
 Rapport volumétrique : **9,6** Régime maxi : **6 750 tr/mn**  
 Puissance maxi : **333 ch à 5 600 tr/mn** Puissance au litre : **166,5 ch/l**  
 Couple maxi : **42,8 mkg à 2 100 tr/mn** Couple au litre : **21 mkg/l**  
 Transmission : **intégrale, 7 rapports à double embrayage**  
 Autobloquant : **de série** Antipatinage : **de série déconnectable**  
 Suspension AV/AR : **MacPherson, amortisseurs avec ressorts pilotés, barre antiroulis/essieu multibras, amortisseurs avec ressorts pilotés, barre antiroulis**  
 Direction : **crémaillère, assistance électrique**  
 Tours de volant/diamètre de braquage : **2,1/10,9 m**  
 Freins AV/AR : **disques ventilés percés (357 mm), étriers flottants 2 pistons/disques ventilés (310 mm), étriers flottants monopiston** Antiblocage : **oui**  
 Poids constructeur/contrôlé : **1 555/1 553 kg** Répartition AV/AR : **61/39 %**  
 Rapport poids/puissance : **4,7 kg/ch** L - l - h : **4 290 - 1 789 - 1 548 mm**  
 Empattement : **2 628 mm** Voies AV/AR : **1 539/1 514 mm** Réservoir : **50 l**  
 Roues AV & AR : **7,5 & 8 x 19** Pneumatiques : **235/35 R 19 (Michelin Pilot Sport Cup 2 R sur modèle d'essai)**  
 Prix de base : **64 345 €** Options/malus : **7 495/10 980 €**  
 Prix du modèle essayé : **82 820 €** (malus compris)





## SUPERTEST Volkswagen Golf R 20 ans

ergonomie. Et nous ne parlons pas uniquement de simplicité d'utilisation. Un conseil avant de prendre la piste : sortez le manuel. Configurer sa Golf R (20 ans ou non) requiert une petite formation pour localiser les différents modes à activer ou les aides à mettre en sourdine, tous répartis dans des sous-menus séparés. Une fois le process assimilé, après une bonne dizaine de touches sur l'écran central, il faudra le retenir. Surtout, ne *jamais* oublier de retirer le Front Assist (freinage automatique d'urgence) avant de s'engager dans l'arène ! Christophe en a fait les frais lorsque, en Open Track, une Ligier JSP2 est venue se coffrer dans l'œil du radar de l'allemande. Ni une ni deux, la Golf prend violemment les freins, surprend notre pilote et réactive *toutes* les aides à la conduite. Et comme il faut une concentration absolue pour à nouveau tout déconnecter, un retour au stand est nécessaire. Plus globalement, l'ergonomie de cette Golf huitième du nom est un calvaire. D'ailleurs, ceci est une lettre ouverte à destination de Volkswagen. Par pitié, débarrassez-nous *au plus vite* de ces imbuables touches tactiles du volant. Elles n'ont jamais trouvé grâce à nos yeux en usage quotidien et se sont même révélées piégeuses lors de notre virée au Vigeant. Le responsable ? Ce R bleu, sur la branche gauche du volant, qui permet de « switcher » entre les différents modes de conduite. Très judicieusement placé, il est en prise constante avec la paume de la main... Forcément, en mode Drift, on se retrouve à devoir agiter les avant-bras. Une fois sur deux, on effleure ce R, qui bascule directement la Golf en mode Confort, en pleine glisse ! On croirait à une bonne blague. Difficile d'avaler que les ingénieurs maison ne se soient pas rendu compte de leur choix plus que discutable... Voilà pour le coup de gueule.

### Intégrale sous contrôle

Ces bévues d'électronique ne retirent rien à l'adresse de la Golf R lors de cet exercice. D'autant que les puces embarquées savent par ailleurs effectuer leur travail. Cette 8<sup>e</sup> génération fait appel à un cerveau coordinateur, qui analyse en temps réel les données des capteurs pour orchestrer les actions de la transmission intégrale, de la suspension pilotée

et de l'ESP. Résultat : une réelle efficacité, un rigoureux amortissement et une voiture vraiment facile à emmener vite. Alors, certes, il faut parfois débrancher son cerveau pour en tirer le meilleur. On aurait tendance à vouloir soulager l'avant et « ouvrir » le volant une fois arrivé aux limites. Mais cette Golf R réclame tout l'inverse pour réellement mettre à profit sa vectorisation du couple. Pour le reste, elle conserve tout son sérieux de fabrication, une polyvalence rare à ce niveau de performance et un confort remarquable au quotidien. Elle n'est clairement pas la plus pistarde de la bande, un rôle dévolu à la GTI Clubsport, mais son équilibre réussi et son chrono plus qu'honorable méritent notre salut. ●



### L'avis de Walid Bouarab

Seulement trois feux verts, c'est peut-être dur. Mais c'est dire à quel point l'ergonomie fâcheuse de la Golf R est une tare pour un exercice sur circuit. Passe encore sur la route, où la compacte allemande sait aller très vite et sans sourciller grâce à un amortissement rigoureux. Mais s'il s'agit d'aller chercher les limites, l'électronique se mêle clairement de ce qui ne la regarde pas et rend parfois l'exercice impossible. C'est dommage, car cette Golf R semble avoir mis fin à la malédiction des sportives du groupe qui « tirent tout droit » avec un train avant enfin obéissant et un arrière plus volage. Quant au mode Drift, il fait – gentiment – la blague.



**ELLE N'EST PAS LA PLUS "TRACK FOCUS" DE LA GAMME, MAIS LA GOLF R 20 ANS DÉVOILE DE SÉRIEUSES APTITUDES SUR LA PISTE, SAUF EN CE QUI CONCERNE L'ENDURANCE DU FREINAGE EN CAS DE SOLlicitATIONS REPETÉES.**







Par Yves Maroselli

**Volkswagen Golf R**

# Le mode Drift de la Golf R

**La Golf R optimise son agilité grâce au mode Drift qu'autorise sa transmission intégrale à répartition vectorielle de couple.**



## À QUOI ÇA SERT ?

Si les transmissions intégrales présentent l'avantage d'améliorer la motricité, elles ont aussi tendance à augmenter la stabilité des voitures qu'elles équipent et donc à limiter leur agilité, ce qui peut s'avérer frustrant en conduite sportive. C'est pour cette raison que des systèmes dits « à répartition vectorielle de couple » ont été développés. Le principe est le suivant : en fonction des circonstances, un tel système permet d'envoyer plus de couple, soit aux roues extérieures au virage pour aider la voiture à tourner, soit, plus rarement, aux roues intérieures pour réduire un risque d'embarquée. Certes, ce résultat peut être obtenu en agissant sur les freins puisque le fait de freiner la roue intérieure d'un essieu équipé d'une transmission permet d'envoyer mécaniquement plus de couple à la roue extérieure

grâce à l'action du différentiel, mais ce principe ne peut être utilisé que de manière transitoire au risque de faire surchauffer disques et plaquettes. Pour une voiture sportive appelée à recourir à cette fonction de façon intensive, comme lors d'une excursion sur circuit, il apparaît nettement préférable d'employer un dispositif mécanique intégré à la transmission.



## COMMENT ÇA MARCHE ?

Les premiers dispositifs permettant de répartir le couple de manière asymétrique entre les deux roues d'un même essieu ont été développés dans les années 90, d'abord par les constructeurs japonais (ATTS pour Active Torque Transfer System sur Honda Prelude, et AYC pour Active Yaw Control sur Mitsubishi Lancer),

dont les budgets recherche et développement semblaient à cette époque sans limites, avant d'être peu à peu adoptés par les marques premium allemandes. Le principe mécanique consiste alors à installer un système d'engrenage à chaque sortie du différentiel permettant d'augmenter la vitesse de rotation de la roue concernée à la manière d'un overdrive. Efficace mais complexe et coûteuse, cette solution technique présente surtout l'inconvénient d'être lourde. Plus récemment, les Ford Focus RS, Mercedes A 45 AMG, Audi RS 3 et Golf R ont adopté une architecture de transmission simplifiée permettant néanmoins d'arriver presque au même résultat. Le différentiel de l'essieu arrière est ici remplacé par un arbre rigide ainsi que deux embrayages permettant de moduler le couple distribué à chaque roue postérieure. Ainsi, quand les deux embrayages sont

ouverts, la voiture se comporte comme une traction, et lorsqu'ils sont fermés, comme une 4 roues motrices au différentiel arrière bloqué. Mais le véritable intérêt du dispositif se révèle en virage : alors que les roues arrière parcourent moins de chemin que les roues avant, il suffit de fermer l'embrayage de la roue postérieure extérieure pour accélérer sa vitesse de rotation et ainsi aider la voiture à tourner. Ce fonctionnement, combiné à la désactivation préalable de l'ESP et de l'antipatinage, permet d'obtenir un mode Drift en favorisant le survirage. ●



## NOTRE AVIS

Simple, légère et plutôt efficace, l'architecture de transmission de la Golf R présente surtout l'avantage de rendre abordables la répartition vectorielle de couple et son corollaire, le mode Drift.

IL SUFFIT DE FERMER L'EMBRAYAGE DE LA ROUE ARRIÈRE EXTÉRIÈRE POUR **ACCÉLÉRER SA VITESSE DE ROTATION ET AINSI AIDER LA VOITURE À TOURNER.**







VOTRE  
ABONNEMENT À  
**-50%**

**4€**/MOIS  
pendant 6 mois  
puis 6€20 au lieu de 8€05

+

La version numérique  
incluse dans votre abonnement  
à consulter sur **kiosquemag.com**

+

le casque bluetooth  
en cadeau



UNE RENTRÉE  
à 100 à l'heure!



EN CADEAU, LE CASQUE BLUETOOTH

## Bulletin d'abonnement

à retourner sous enveloppe affranchie à : Service abonnements Sport Auto - 59898 Lille Cedex 9

#M041 #D1399245

### 1 Je choisis mon offre d'abonnement :

**Offre mensuelle :**

Sport Auto chaque mois pour seulement **4€/mois** pendant 6 mois puis 6,20€/mois au lieu de 8,05€ + **le casque bluetooth.** (1)

Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB.

**-50%**

**Offre annuelle :**

Sport Auto chaque mois pour **48€** au lieu de 96,56€\* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°). (2)

Mon abonnement se renouvellera automatiquement à la date anniversaire sauf résiliation de ma part. Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Sport Auto.

**-50%**

### 2 Je valide mon règlement :

Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de **joindre mon RIB.**

IBAN

Vous autorisez ERAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Reworld Media Magazines. Créancier : ERAS, 40 Avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR77ZZZ434057. Votre RUM (Référence Unique de Mandat) sera indiquée à chaque parution sur le film d'emballage de votre magazine.

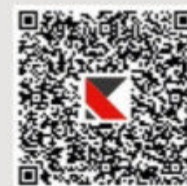
**PLUS RAPIDE, JE M'ABONNE EN QUELQUES CLICS SUR**

**KiosqueMag**

à l'adresse : **bit.ly/sa-741**

Muni de mon RIB ou de ma carte bancaire, je m'abonne en toute sécurité !

**Flashez-moi** pour voir l'offre !



### 3 J'indique les coordonnées du bénéficiaire de l'abonnement :

Nom\*\* :

Prénom\*\* :

Adresse\*\* :

CP\*\* :  Ville\*\* :

Tél. (portable de préférence) :  (Envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com, et gérer votre abonnement)

Date de naissance : / /  (pour fêter votre anniversaire)

Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège Sport Auto et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à 6,90€/numéro (11 n°/an) et les frais de port à 11,77€ par an.

\*\*À remplir obligatoirement. (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2023. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.







REPORTAGE Track Day Sport Auto Experience

# ÉCOLE DE LA DIVERSITÉ

Des pures pistardes aux GT plus placides, des pilotes aguerris aux novices assumés, **il y avait de la place pour tout le monde, ce 28 août, lors du dernier Track Day Sport Auto au Mans. Et surtout pour de belles rencontres.**



Par Jean-Eric Raoul Photos Bruno Bataille & Jean-Eric Raoul





'est quoi cette M5 CS qui enrhumme les GT3 RS ? » Dans la voie des stands, la question ne m'est pas directement adressée. Marchant vivement en direction de la plantureuse bavaroise, qui rentre au ralenti de quelques tours visiblement spectaculaires, mon voisin veut en avoir le cœur net. Une préparation ultime ? Un engin spécial monté en slicks ?

La réponse sera à la fois rassurante et

évidente : le facteur de performance d'une voiture se tient bien souvent entre le siège et le volant...

Car c'est Nicolas, un des pilotes instructeurs, qui sort côté conducteur quand Mathieu, le propriétaire de la BMW, quitte pour une fois le siège passager. Ce dernier affiche un sourire radieux : « Avec une voiture de 1,9 tonne, on bouffe de la Lambo ! » Il n'est visiblement pas jaloux des talents de Nicolas, qui lui a fait découvrir les pouvoirs insoupçonnés de sa voiture : « Il m'a montré que j'avais tout faux sur mes réglages et sur mes choix de rapports. Je voulais trop verrouiller la voiture, alors que Nicolas a laissé le châssis en Comfort, mais en mettant le moteur en Sport+ et en conservant certaines aides. »

A la décharge de Mathieu et de ses réglages initiaux, la journée a commencé par une bonne averse, qui a bien rincé la piste, la laissant encore humide en ce milieu de matinée. Cela ne retire rien au constat que pilote, c'est un métier. Mais il n'est pas nécessaire d'en avoir le talent pour se faire plaisir sur piste, à condition de savoir rester humble. Les pilotes instructeurs sont précisément là pour guider les débutants et faire progresser les autres.

### Vente à regret

Un peu plus loin, il est question de Porsche. De Cayman GT4 RS, pour être précis. Steven est au Mans aussi bien pour le boulot (il vient promouvoir sa société GTS Full Protect, spécialiste des films de protection de carrosserie) que pour se faire plaisir au volant de la plus extrême des « petites » Porsche. « Nous l'avons depuis le mois de juin, explique Steven. Et nous lui avons déjà mis 5 000 km. A l'intérieur, le son est incroyable. On ressent chaque évolution du régime. Mais je trouve que c'est un poil décevant à l'extérieur. On va peut-être faire quelque chose sur le silencieux... » Et en piste, elle tient ses promesses ? « Dans le rapide, une GT3 RS sera sans doute un peu plus stable, analyse Steven. Mais dans le serré, la GT4 RS est vraiment mieux, je trouve, même sans la double triangulation de la GT3 RS. »

Une Porsche 911 GT3, justement, et un visage connu au volant : Alessandro, responsable communication chez Michelin, longtemps chargé de l'Endurance et de la Formule E, désormais passé au Moto GP. Qu'est-ce qu'il vient faire là ? Il ne visite pas assez de circuits toute l'année ? « Si, justement, beaucoup trop, s'amuse-t-il. J'ai calculé que la prochaine fois que je pourrai rouler avec ma GT3, ce sera en avril 2024 ! Alors je la vends, à regret. Mais avant, je viens en profiter ici une dernière fois. »

Les rituels d'un Track Day Sport Auto au Mans s'enchaînent sans accroc avant le déjeuner : parade des participants, puis mise en épi pour la photo d'un départ simulé type Le Mans. Même avec plus de 90 voitures à placer, l'opération se déroule sans encombre, gérée au cordeau par l'équipe d'organisation.

Lors du déjeuner, le hasard me fait côtoyer Timothée, à la gouaille facétieuse. Question rituelle : « Tu roules avec quoi ? » Réponse en forme de devinette : « La meilleure voiture du monde ! Elle a 6 cylindres, bien alignés. » Je passe mentalement en revue les possibles BMW présentes, avant d'être aiguillé plus clairement : « C'est japonais... »

La Nissan Skyline bleue, elle, je l'avais bien repérée ! « Je fais du drift aussi, mais pas avec elle, poursuit Timothée. Cette R33, ce doit ●●●

**IL N'EST PAS NÉCESSAIRE D'ÊTRE PILOTE POUR SE FAIRE PLAISIR SUR PISTE, À CONDITION DE SAVOIR RESTER HUMBLE.**



Christophe Tineau et... Christophe, le propriétaire de cette Renault R.S. 01, ont passé la journée à tenter d'apprivoiser cette bête un peu rétive. Ci-contre, tout le confort moderne à bord d'une 911, avec le tracé et les temps au tour sur l'écran. Mais avant, il fallait en passer par le briefing...







Comme toujours sur les Track Days Sport Auto, la variété ne manque pas en piste, entre Ferrari, Porsche, McLaren, Lotus, Donkervoort, Alpine ou, en bas de page, l'étonnante Nissan Skyline GTS R33. Pour le reste, les traditions sont respectées : mise en grille pour un vrai-faux départ Le Mans, avant de profiter du déjeuner au Porsche Experience Center.





## REPORTAGE Track Day Sport Auto Experience

être l'une de celles qui roulent le plus en France. Il y a pas mal de passionnés des GTR de ces générations. Mais en général, ils ne la sortent que de temps en temps pour des expos statiques. » Comment est-il tombé dans la marmite des Nissan musclées ? « Ma première passion, c'étaient les voitures radiocommandées. J'ai eu une Tamiya à 4 ans. J'ai fait beaucoup de courses. Forcément, avec la RC, tu tombes sur des Skyline. J'ai eu envie d'en avoir une en vrai. »

### Petit tour en Alpine

A nouveau, la pluie s'invite à la fête en début d'après-midi, ce qui ne fait pas peur aux pilotes d'Alpine, venus en nombre. Cela réjouit évidemment Olivier Galmiche, directeur de la concession Renault et Alpine de Deauville. Le moral est bon : « Avec le groupe Gueudet, nous allons ouvrir un nouveau showroom Alpine à Chantilly, dévoile-t-il. Ce qui nous manque le plus, ce sont les voitures ! Les 110 R, nous avons eu beaucoup plus de demandes que ce qui nous a été alloué. » C'est important pour lui d'être présent au Mans ? « Cela nous permet de faire découvrir la voiture à ceux qui ne la connaissent pas encore. Cela marche plutôt bien. Parmi nos clients, il y a des propriétaires de Porsche ou de Lamborghini qui préfèrent venir s'amuser en track day avec une Alpine, car les consommables ne sont pas chers. On invite également sur ces journées des clients qui n'ont jamais fait de piste et qui n'auraient jamais osé venir tout seuls. Ils sont ravis. Vous voulez rouler avec l'A110 S ? »

Et comment ! Sur le siège passager, Jean-Bernard Bouvet m'attend avec un grand sourire. C'est loin d'être un inconnu : aux 24 Heures du Mans 2016, il faisait partie de la folle aventure de Frédéric Sausset, avec « notre » Christophe Tinseau. D'ailleurs, il n'est pas là aujourd'hui, Christophe ? « Bien sûr que si, réplique Jean-Bernard. Tu ne l'as pas vu, avec la Renault R.S. 01 ? » Après quelques délicieux tours d'Alpine, pendant lesquels Jean-Bernard me donne la clé d'un passage « propre » dans la chicane Dunlop, je file en bas de l'allée des stands pour retrouver notre supertesteur préféré. Il a passé la journée à mettre en main la voiture à son nouveau propriétaire. Apparemment, la bête est rétive... « Avec le V6 de la Nissan GTR dans le dos, 550 ch pour 1,2 tonne et un vrai châssis de course, il faut la respecter », précise Christophe Tinseau. Le propriétaire acquiesce, lui qui n'est pourtant pas un débutant puisque sa précédente monture était une Ferrari 458 Challenge. « On est en phase de découverte, on y va progressivement », indique-t-il.

Passant par le paddock, je retrouve Timothée, prêt à prendre la piste au volant de sa Nissan. « Tu veux venir ? » Il m'explique qu'il s'agit d'une GTS, pas d'une GTR, soit une propulsion à simple turbo. La conduite à droite l'oblige à jouer du levier de vitesses de la main gauche, ce qui requiert une certaine dextérité. La voiture semble équilibrée, progressive dans ses changements d'attitude, pilotée très proprement par Timothée. Le mélodieux 6 cylindres n'a rien du caractériel « On/Off » que l'on pourrait redouter d'un simple turbo de cette époque.

La journée tire à sa fin. Le soleil éclaire le sourire de Julie, Camille, Fabrice et Jarod, l'équipe de gentils organisateurs, ravis que tout se soit déroulé sans encombre, même s'ils regrettent d'avoir dû refuser des inscriptions de dernière minute : « C'est la fin de l'été, tout le monde s'y prend un peu au dernier moment, constate Julie. On peut comprendre, les gens ne savent pas forcément des mois à l'avance comment vont s'organiser leurs vacances. » Pour les prochains Track Day Sport Auto, vous savez ce qui vous reste à faire... ●

**LE MÉLODIEUX 6 CYLINDRES DE LA NISSAN SKYLINE GTS N'A RIEN DU CARACTÉRIEL "ON/OFF" QUE L'ON POURRAIT REDOUTER D'UN SIMPLE TURBO DE CETTE ÉPOQUE.**



En cette année du centenaire des 24 Heures du Mans, poser ses pneus sur cette piste légendaire reste un privilège, partagé ici par plus de 90 voitures.

En bas, entre deux sessions de roulage, on pouvait souffler en admirant les créations de Yann Dehais ou de The Automologist.





# Sport auto

R1357  
444  
246

## TRACK DAY

LE MANS AOÛT 2023



© PIERREBRUNOPHOTOGRAPHY



MERCI  
à tous nos  
partenaires !



**B.R.M.**  
"Chronographes"

**ALPINE**  
DEAUVILLE

1880  
GUEUDET

**Fiorano**  
Racing

**QUARKUS**

**PLATIN**  
\*\*\* WHEELS

**FRANCE SUPERCARS**

**stand21**  
Racescars

**ValueMyCar**

DOLL'ART

**PIT LEGEND**  
Pit Lane History

**One DAY One CAR**

**THE AUTOMOLOGIST**  
MANUFACTURE D'ART AUTOMOBILE

**ASPHALTE**  
SPECIALITE DU SPORT AUTOMOBILE

**CABINET CHANGEUR**

**HAMELINSARL**

Vincent Rindmann  
OK

**SPYK PHOTO**

**BRIT HOTEL**  
restaurant  
Le Cottage  
Le Mans - Arrage

**POLE POSITION ASSURANCES**

**OGMA FILM**

**TINSEAU**



# EN VRAI

98

## PETITES ANNONCES

L'offre la plus large de sportives neuves ou d'occasion, issues des réseaux officiels, des spécialistes reconnus et des particuliers.

OPINIONS, CONSEILS ET EXPÉRIENCES. LA VRAIE VIE, QUOI !

Greg

84 C'EST LA MIENNE...

## Audi RS 6



86

### À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



Thomas Rioud

88

### ACHETER UNE OCCASION

Ford Focus RS (Mk III)



92

### GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives



# C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal  
Photos Greg



Vincent est très attiré par les Audi, et après plusieurs SUV, il a craqué pour cette **RS 6** de 2015, un véritable TGV qui reste digne dans les virages.





P

## Pourquoi j'ai craqué

J'adore la RS 6 depuis sa sortie en 2002.

Les générations se succédant, j'ai gardé

dans un coin de ma tête le doux rêve d'en posséder une un jour. J'ai toujours eu une sensibilité particulière pour les voitures allemandes. J'ai commencé ma carrière d'automobiliste avec une BMW 323i E36 lorsque j'avais 25 ans et je me suis bien amusé. Par la suite, j'ai eu des voitures plus conventionnelles, mais à un moment je me suis entiché de la marque aux anneaux. C'est difficile à expliquer, mais je ne me vois pas forcément rouler dans autre chose. Avant cette RS 6, j'avais un Q7 qui était pratique mais vraiment pas sportif. Après de longues recherches, j'ai fini par tomber un beau jour sur un exemplaire répondant à mes souhaits et à mon budget.

## Le jour où je l'ai vue

Je l'ai achetée d'occasion, en concession, il y a maintenant cinq ans. J'ai hésité plus d'un an avant de sauter le pas. Je me rappelle parfaitement le jour de

la livraison. Elle brillait de mille feux malgré sa couleur foncée. Ma RS 6 dispose de la teinte Panther Black qui présente des reflets violets avec le soleil. Elle bénéficie également du pack Carbone qui se marie très bien avec ce genre de couleur. Il y en a partout, des rétros jusqu'au diffuseur arrière. Attention à ne pas l'accrocher, la pièce vaut à elle seule 8 000 €.

## Si c'était à refaire

Il m'a fallu un temps d'adaptation. Je n'avais jamais possédé une auto aussi puissante et cela a nécessité d'y aller progressivement. La voiture est lourde, mais la rigueur du châssis permet de jouir de la puissance sans arrière-pensées. Ça fait maintenant cinq ans que j'ai cette voiture, j'ai parcouru 50 000 km à son volant et je l'adore de plus en plus. Évidemment, son côté pratique m'offre la possibilité d'en profiter avec ma femme et mes enfants pendant les vacances. Le seul point à ne pas négliger, c'est bien le tarif des entretiens dans le réseau officiel qui équivaut à ceux pratiqués pour des concurrentes encore plus exclusives.

## Et si je la remplaçais...

J'adore les Audi. J'ai donc un petit faible pour la R8, qui est selon moi la sportive idéale, celle de mes rêves. Mais en budget, on ne joue plus dans la même cour. Et puis, bien sûr, c'est une deux places, ce qui imposerait de laisser la moitié de la famille à la maison à chaque sortie. J'aime aussi la Mercedes C 63 AMG, la précédente avec le V8 évidemment, mais son caractère de propulsion surpuissante me rassure moins que mon Quattro « tout-temps ». Ainsi, c'est avec grand plaisir que je vais conserver ma RS 6, qui a très peu décoté depuis que je l'ai. Ce n'est pas le critère principal, mais pour moi cela rentre dans l'équation quand on s'offre une jolie voiture. ●

## NOTRE AVIS

La RS 6 fait toujours autorité dans la catégorie des breaks supersoniques. Cette génération C7, apparue en 2012, est la première de la lignée à se concentrer sur le plaisir de conduite sans négliger la puissance. Une routière infatigable et très utilisable.

**"Je me rappelle parfaitement le jour de la livraison. Elle brillait de mille feux malgré sa couleur foncée. La teinte Panther Black présente des reflets violets avec le soleil."**



## Audi RS 6 (Mk III)

Année : 2015 Kilométrage : 125 000 km

### TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **V8, biturbo, 32 S**  
Cylindrée : **3 993 cm<sup>3</sup>**  
Puissance maxi : **560 ch de 5 700 à 6 700 tr/mn**  
Couple maxi : **71,4 mkg de 1 750 à 5 500 tr/mn**  
Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**  
Poids : **1 895 kg** V. max. : **305 km/h** 0 à 100 km/h : **3"9**

### BUDGET

Prix du neuf à l'époque : **120 600 €**  
(hors options et carte grise)  
Prix de la voiture actuellement : **70 000 €**  
Prix le plus bas pour ce modèle : **55 000 €**  
Coût d'une révision annuelle : **1 500 € (révision annuelle)**  
Coût de 4 pneus : **1 600 € (Pirelli PZero)**



# À VOTRE AVIS

Rubrique coordonnée par Jean-Eric Raoul



## POUR NOUS CONTACTER...

E-mail [sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com) Web [www.sportauto.fr](http://www.sportauto.fr)  
 Courrier **Sport Auto (rédaction), 40, avenue Aristide-Briand. CS 10024 – 92227 Bagneux Cedex**  
 Facebook [www.facebook.com/sportautomag](http://www.facebook.com/sportautomag)



n'ont bien sûr rien de comparable. Il faudrait examiner, secteur par secteur, où se trouvent les gains de la Porsche. Une différence de conditions de piste entre les deux mesures peut également aider à expliquer cette inversion des hiérarchies.

## Disparition inquiétante

J'ai constaté la disparition de la rubrique « A votre avis » dans Sport Auto daté juillet. Je voulais savoir si elle allait revenir car je la trouvais super-intéressante. Léo Petit

Vous y êtes, c'est donc qu'elle n'a pas disparu ! Nous avons choisi de la faire « sauter » dans le daté juillet par manque de courriers : hormis les envois de photos de car spotters, nous n'en avons sélectionné qu'un seul d'intéressant dans la boîte mail, aux alentours du 10 juin, date à laquelle cette rubrique était réalisée. Plutôt que de l'amputer... ou d'inventer de faux courriers, nous avons préféré passer un numéro. Imaginons que nos lecteurs étaient tous particulièrement occupés fin mai-début juin, et qu'ils n'ont pas eu le temps de nous envoyer un petit mot...



## Excès d'amour

Vous êtes tombés amoureux de Pagani en général et de la dernière Codalunga en particulier. Nous en sommes très heureux pour vous. Mais dans le numéro de juillet, vos sentiments amoureux semblent vous avoir complètement aveuglés et vous avoir fait perdre votre sens critique. Pagani occupe la totalité de l'édito, les 9 pages de l'article consacré à la Codalunga (ce qui n'est pas rien) et le billet du blog des essayeurs ! Je ne doute absolument pas des immenses qualités de cette Codalunga (à 7 M€, c'est la moindre des choses), en particulier sur le plan mécanique et des sensations qu'elle procure. Vous nous les faites ressentir par vos innombrables superlatifs, et on peut le comprendre. Mais pas l'ombre d'une trace de petit défaut ni de minime critique ? Pourtant, on ne peut pas dire que le style soit une totale réussite, avec cette queue longue qui la déséquilibre. L'avant est bien fait, les rétros sont superbes, mais l'arrière, dans son mélange de coupé des années 60, de Batmobile et de proto non terminé, est quand même disgracieux. Quant à l'intérieur, je ne doute pas de la qualité de finition, mais un certain nombre de vis apparentes et la peinture déjà écaillée sur le bord gauche du siège



## Nürburgring ou Le Vigean ?

La performance de la Ferrari 296 Assetto Fiorano m'a interpellé. Elle colle en gros 4 secondes à une 992 GT3 RS sur votre circuit, mais se prend plus de 3 secondes sur la bien plus longue Nordschleife (6'54"99 vs 6'58"70) lors du test réalisé par vos confrères allemands de Auto Motor und Sport, dans des conditions similaires (même pilote et pneus, mais pas le même jour). Coup de baguette

magique des ingénieurs sur place ou circuit beaucoup plus favorable à l'une ou à l'autre ? Thierry

Si la 296 que nous avons eue en Supertest était évidemment choyée et bien préparée par l'équipe de Ferrari, on peut imaginer que la même équipe a apporté le même soin pour la voiture confiée à nos confrères allemands. Lors de nos dialogues avec Maranello, le fait de réaliser des mesures chiffrées implique toujours la présence d'une équipe spéciale. Ensuite, les deux tracés

[sportauto@reworldmedia.com](mailto:sportauto@reworldmedia.com)

## CAR SPOTTERS

Partagez avec les lecteurs de Sport Auto les plus belles images de voitures sportives et exotiques surprises dans la circulation. Quelques indications sur les circonstances du cliché nous seront précieuses.



## Ferrari 812 Competizione

C'est la sortie du dimanche à Knokke-le-Zoute, en Belgique, pour cette spectaculaire Ferrari 812 Competizione. Serge Landen





conducteur tempèrent un peu les choses. D'autre part, on n'achète pas ce type de véhicule pour son écran tactile de console, certes, mais il y a des limites. Enfin, sur le style intérieur, mélange d'années 50, d'Art nouveau et de look futuriste, ma première réaction immédiate a été de tenter de réprimer une furieuse et intense nausée. Outre l'ergonomie qui semble discutable, ce mélange de matériaux clinquants et baroques « pour faire exclusif », tout ça dans une association de couleurs et de formes qui font mal à la tête ! L'amour rend aveugle, certes, mais gardez la tête froide pour pointer également les erreurs et les défauts des voitures que vous essayez, même (et surtout) les plus incroyables. L'auto parfaite n'existe pas.  
**Matthieu Choutet**

Oui, nous plaidons coupables. Nous sommes effectivement amoureux des Pagani. Tout comme nos p'tits cœurs d'artichauts s'emballent chaque fois qu'on pose nos fesses dans une Porsche (une vraie, hein), une Ferrari, une Lamborghini, une Aston Martin, une Lotus (pas celles à piles), une Corvette, une McLaren, etc. Mais aussi une Alpine A110, une Mazda MX-5, une Toyota GT86, une Caterham, une... on continue ? Bref, le jour où notre palpitant ralentira au

contact d'une de ces autos, nous « donnerons une nouvelle orientation à notre carrière professionnelle ». La critique ? Nous n'en sommes pas avares, mais pas au point d'en formuler par principe. Nous vous en faisons part lorsque quelque chose vient ternir le plaisir au volant. En conduisant la Codalunga, rien n'est venu tempérer notre enthousiasme. Des vis apparentes ? Elles sont finies comme celles d'une montre d'horloger. La peinture écaillée sur le bord gauche du siège conducteur ? C'était celui du proto, qui a été démonté 12 000 fois et qui a subi les affres de milliers et de milliers de kilomètres d'essais extrêmes, donc difficile de le lui reprocher. D'autant que Pagani est l'un des seuls constructeurs d'œuvres d'art à tester ses autos sans leur faire de cadeau et à les homologuer dans tous les pays du monde. Le style extérieur et intérieur ? Nous n'étions pas fans au premier coup d'œil. Mais nous laissons à chacun le soin de se faire sa propre opinion et nous constatons seulement qu'en vrai, la Codalunga dégage une aura écrasante et offre une atmosphère irrésistible. La taille de l'écran qui ressemble à celui d'une Twingo ? C'est bien assez grand, d'ailleurs il n'y en a aucun dans une Bugatti et tout



va bien. Quant à la question de consacrer autant de colonnes à Pagani dans le dernier numéro, elle s'explique tout simplement par le fait que ce constructeur occupe une place unique dans le paysage aujourd'hui : celle de ne pas se contenter de montrer des supercars fantômes ni d'annoncer des vitesses toutes plus délirantes les unes que les autres. Mais bel et bien de produire des autos qui existent pour de vrai. Nous avons la possibilité de le constater et cela provoque chez nous un pincement au cœur, c'est vrai aussi.

**Plus jouissif**  
 Encore jeune abonné, pas en âge mais en durée, j'attends

chaque fois avec impatience le prochain numéro. Auparavant, j'achetais une autre revue mais je me suis lassé, j'avais l'impression de lire toujours la même chose, entre autres les voitures « électrifiées » sans grande saveur à mon goût y compris sur le papier. Sport Auto, c'est nettement plus jouissif, les voitures essayées sont souvent plus exclusives. Les essais sont beaucoup plus techniques, ce qui parfois m'échappe, mais je lis toutes les rubriques. Je suis heureux de retrouver Méлина Priam dont j'appréciais la plume et un certain humour dans un autre magazine. La patte féminine n'est pas à négliger. Enfin, je trouve votre revue de qualité en matière de présentation qui, me semble-t-il, a progressé. Bref, tout va pour le mieux.  
**Dominique Angomard**



**Ruf CTR**  
 A Londres, près du musée Madame Tussauds, j'ai croisé la route de cette Ruf CTR Anniversary. Un excellent hommage à la fameuse Yellowbird de 1987.  
**Ilann Levent-Krysztal (16 ans)**



**Ferrari California**  
 Barbie est tendance, on dirait ! Je vous fais part de ce cliché de saison d'une Ferrari California, vue place des Lices, à Saint-Tropez, mi-août.  
**Michel Guérin**



# ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos  
Thomas Riaud

## Ford Focus RS (Mk III)

De 2016 à 2018 A partir de 31 000 €

**Cette 3<sup>e</sup> génération de Focus est la dernière à bénéficier du label RS. Ford a-t-il gardé le meilleur pour la fin ?**

**D**epuis la fin des années 90, c'est la Focus qui porte un survêt avec la déclinaison RS. Au programme, un look suggestif, un châssis rigoureux et des performances garanties par une suralimentation, le tout servi sur les roues avant. Après deux moutures très réussies, cette troisième génération remet les couverts avec un design moins typé, censé plaire au plus grand nombre. Pour cette ultime Focus RS, lancée en France en janvier 2016, les économies semblent avoir pris le dessus, puisque seule la variante 5 portes est retenue. Comparé à celui des versions antérieures, le look se fait ici plus sage, malgré la greffe de boucliers spécifiques, d'un aileron coiffant le toit et de deux grosses sorties d'échappement. Ce déficit d'image est légèrement compensé à partir d'août 2017 avec le pack

Performance, qui comprend des jantes alu de 19 pouces et des étriers de frein peints en bleu. Dommage que cela ne concerne pas l'intérieur, trop sobre en dépit de l'adoption de beaux sièges Recaro. Plus gênante est la disparition du mélodieux 5 cylindres 2.5 d'origine Volvo (de 305 à 350 ch selon la version). Il est remplacé par un 4 cylindres turbo 2.3 EcoBoost emprunté à la Mustang, passant pour l'occasion de 317 à 350 ch, comme sur les anciennes RS 500. Avec un couple déboulant sans prévenir – chose nouvelle – sur les quatre roues, les accélérations sont franches et la vitesse maxi est flatteuse. Le tout est servi par une boîte manuelle à 6 rapports très bien guidée et étagée. Par ailleurs, cette Focus RS étrenne un mode Drift. Terminée en 2018, cette Focus est la dernière de la lignée RS. Un futur collector disponible à partir de 31 000 €.



## LES 7 POINTS À SURVEILLER

### 01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Toute la carrosserie, en acier, est commune aux autres Focus, la RS se distinguant surtout par l'adoption de boucliers et de jupes spécifiques. Ces éléments, en composite, sont peints couleur carrosserie et se montrent vulnérables. Il en va de même du gros aileron de coffre, assez proéminent, si bien que certains se sont détachés lors de lavages au rouleau. Avec le temps, la glace des phares en polycarbonate peut se ternir, et de la buée apparaît au niveau des antibrouillards, révélant une étanchéité imparfaite.

### 02. TRANSMISSION

Ford a fait le choix de ne proposer qu'une boîte manuelle à 6 rapports. Cela contribue au plaisir de conduite, d'autant que son maniement est un régal, avec des débrayements courts ainsi que des verrouillages fermes et précis. Evidemment, l'embrayage se fatigue rapidement en répétant la procédure de launch control. Comptez 1 500 € avec la main-d'œuvre pour le remplacer. A noter que les soucis d'émetteur-récepteur sont fréquents, ce qui rend les passages de vitesses impossibles. Pour la première fois, la Focus RS fait le choix d'imposer une transmission intégrale, celle-ci étant largement gérée par l'électronique. En temps normal, la RS se comporte comme une 4 roues motrices, mais en mode Track, elle privilégie le train avant, tandis qu'elle fait l'inverse pour drifter. A l'usage, il ne doit y avoir aucun à-coup ni bruit suspect.

### 03. IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (qui doit apparaître sur la carte grise) est visible sur une petite plaque métallique fixée derrière le pare-brise côté conducteur et sur une étiquette collée dans l'embrasure de la porte côté passager.

### 04. ENTRETIEN

Fidèle à la politique de Ford visant à serrer les coûts, cette RS ne se montre pas trop onéreuse en entretien, excepté pour les pneumatiques. Prévoyez 1 300 € environ pour parcourir 15 000 km par an en conduite normale.

### 05. INTÉRIEUR

Cet intérieur est trop proche de celui d'une Focus d'entrée de gamme, dommage. Et les bruits de frottement à bord sont légion. La seule note sportive concerne les sièges Recaro gainés de cuir. Sur les bourrelets latéraux, soumis à des frottements répétés, il peut y avoir des traces d'usure. L'électronique embarquée est souvent à la source de bugs, notamment le stop/start ou la climatisation. Quant au moteur actionnant les vitres avant électriques, il est réputé fragile. Enfin, pour bénéficier d'un GPS à jour (système Sync II), il faudra procéder à d'inévitables branchements dans le réseau.

#### Les essais de Sport Auto

- N° 648 (01/16) **Sportive du mois** Focus RS  
**« A la loupe »** La transmission intégrale de la Focus RS
- N° 650 (03/16) **Contact** Focus RS
- N° 658 (11/16) **Match** Focus RS vs Ford Mustang EcoBoost
- N° 662 (03/17) **Essai** Focus RS
- N° 665 (06/17) **Supertest** Focus RS
- N° 678 (07/18) **Comparatif** Focus RS Pack Performance vs Peugeot 308 GTi vs Honda Civic Type R vs Seat Leon Cupra vs Hyundai i30N





LA BOÎTE MANUELLE À 6 RAPPORTS, SEULE TRANSMISSION PROPOSÉE, EST UN RÉGAL À MANIER. **MAIS L'EMBRAYAGE SE FATIGUE VITE EN RÉPÉTANT LA PROCÉDURE DU LAUNCH CONTROL. COMPTEZ 1 500 € POUR LE REMPLACER.**





LA CULASSE PEUT SE FISSURER ET ENGENDRER UNE SURCHAUFFE. **EN CAS DE FUMÉE BLANCHE À L'ÉCHAPPEMENT, MÊME AVEC LE MOTEUR CHAUD, FUYEZ !**

## 06. MOTEUR

Ford emprunte le 4 cylindres 2.3 EcoBoost de la Mustang (317 ch), majoré à 350 ch pour l'occasion. Ce bloc s'avère relativement fiable à l'usage. Son point faible concerne son circuit de refroidissement, qui peut présenter des fuites au niveau du flexible de purge entre le turbo et le vase d'expansion, sur les modèles produits jusqu'en 2017. Pire, la culasse peut se fissurer à cause de têtes de vis défectueuses. Cela occasionne une surchauffe, avec une casse moteur possible dès 10 000 km. En cas de fumée blanche à l'échappement, y compris lorsque le moteur est chaud, fuyez ! Voilà donc un élément à surveiller avant d'acheter... d'autant que Ford ne prend plus rien en charge aujourd'hui ! Hormis cela, l'entretien courant demeure abordable, avec une révision à effectuer dans un centre Ford ayant l'agrément RS une fois par an, dans la limite de 20 000 km, ce qui revient à 450 € environ. Tous les 60 000 km, une grosse maintenance est à prévoir, avec le remplacement de tous les fluides et bougies, ce qui coûte 800 €. Quant à la distribution, pas d'inquiétude puisqu'elle est assurée par chaîne.

## 07. TRAINS ROULANTS

Même avec sa transmission intégrale, cette Focus fait souffrir les pneus avant en cas de conduite sportive. Le train arrière n'est pas non plus épargné pour ceux qui ont recours au mode Drift. Cela implique un coût non négligeable : comptez 950 € par train en Michelin 235/35 R 19. Les autres éléments, comme les amortisseurs, sont meilleur marché (700 € le jeu, pose comprise). Pour une paire de disques avant, misez sur 500 €, auxquels il faudra ajouter 250 € pour les plaquettes. Sachez que les roulements ont tendance à s'user rapidement, ce qui se manifeste par un grondement sourd, surtout dans les virages. Enfin, les jantes sont exposées au moindre choc contre un trottoir.



## LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Cette génération a été construite à l'économie, et cela se sent. Si la première mouture avait de très nombreuses pièces spécifiques, ce n'est pas le cas ici. Il y a eu pas mal de soucis liés à un mauvais refroidissement sur les premiers millésimes, et même de sérieux problèmes de culasse, obligeant Ford à effectuer des rappels. A partir de 2017, cette Focus RS se montre enfin fiable. Elle se démarque des générations précédentes en étrennant une transmission intégrale et un inédit mode Drift, apportant de nouvelles sensations sans nuire au plaisir de conduite, toujours intact. Pour acheter, méfiez-vous des modèles bidouillés : visez ceux restés d'origine et avec un entretien à jour. »

**Vincent Mogues**, chef d'atelier,  
Ford Priod Alliance 78, Chambourcy (01.30.74.98.88)





## OÙ LA TROUVER ?

### Le réseau

Sur les 290 concessions Ford de France, seule une quarantaine de Ford Stores bénéficient de l'agrément pour entretenir les modèles RS. Cette Focus étant encore assez récente, vous pouvez y trouver l'exemplaire que vous recherchez, mais à un prix d'achat souvent élevé.

### Les spécialistes du haut de gamme

Ce véhicule est susceptible d'être proposé à la vente par ces spécialistes de modèles exclusifs. Quitte à payer là aussi le prix fort, exigez le meilleur, à savoir une auto impeccable, révisée et, surtout, à l'historique clair.

### Les particuliers

Ici, les prix sont plus doux, mais on voit de tout. Évitez les modèles optimisés, à l'historique flou ou de provenance incertaine. Limitez-vous à une auto d'origine française, avec un carnet à jour et toutes les factures correspondantes.

### Le club

La Focus RS a ses fans, plus de 40 000 membres étant présents au très actif Ford RS Team. Vous pouvez communiquer avec eux sur [www.focusrsteam.com](http://www.focusrsteam.com), le site étant [www.fordrsteam.com](http://www.fordrsteam.com).

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses précieux conseils ainsi qu'à **Fordenco** (07.62.44.23.59) pour les prix communiqués et à **Jean-Pierre L.** pour le prêt de sa voiture.

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Ferrari FF** puis à la **Mercedes C63 AMG Coupé « 507 Edition »**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à [thomasriaud72@gmail.com](mailto:thomasriaud72@gmail.com). Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 2 octobre pour la Ferrari et le 27 novembre pour la Mercedes.

## BUDGET

### Prix : environ 40 000 €

Les modèles de 2016-2017 approchant les 100 000 km s'affichent dès 31 000 €. Pour avoir un exemplaire de 2018 en très bon état, avec plus ou moins 30 000 km au compteur, tablez plutôt sur 48 000 €.

### Coût des pièces

Pneus AV/AR :  
**950 € par train (19 pouces) vers 40 000 km.**  
Amortisseurs AV/AR :  
**700 € par train vers 160 000 km.**  
Disques AV/AR :  
**500/400 € par train vers 60 000 km.**  
Plaquettes AV :  
**250 € le jeu vers 40 000 km.**  
Embrayage (BV6) :  
**1 500 € vers 100 000 km.**  
Echappement (silencieux) :  
**3 400 € vers 190 000 km.**  
Révision petit service :  
**450 € tous les 20 000 km/1 an.**  
Révision grand service :  
**800 € tous les 60 000 km/3 ans.**

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise

### Coût de l'assurance

Cas d'une Ford Focus RS de 29 000 km, année 2018, valeur 48 000 €.

#### ■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Montpellier.  
**Cotisation annuelle : 1 014 € T.T.C.** (franchise vol/incendie de 999 €).

#### ■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Toulouse.  
**Cotisation annuelle : 520 € T.T.C.** (franchise vol/incendie de 999 €).

Tarifs : cabinet Remy Parisseaux  
Tél. : 02.43.23.53.64

## LE CHOIX DE SPORT AUTO

L'auto étant restée inchangée durant sa courte carrière, il faudra sélectionner le plus beau modèle possible, resté d'origine et bien suivi. Le facteur prix peut inciter à viser les premiers exemplaires, mais il sera nécessaire de s'assurer que la voiture a bénéficié du rappel diligenté par Ford. L'idéal est de trouver un modèle de 2017 ou 2018.



### La version

#### Focus RS 2016 à 2018

Moteur : 4 cylindres, 16 S, 2 264 cm<sup>3</sup>,  
350 ch à 6 000 tr/mn  
Transmission : intégrale, 6 rapports manuels  
Poids : 1 655 kg V. max. : 266 km/h

## VERDICT

Moins sportive et moins exclusive que les générations précédentes, cette ultime Focus RS n'en reste pas moins une sportive compacte encore abordable et efficace. Polyvalente avec cela, même si la fermeté excessive de son amortissement nuit au confort. Mais ce modèle reste attachant.

#### LES ATOUTS

■ Performances ■ Facilité de conduite ■ Polyvalence  
■ Rapport prix/plaisir

#### LES FAIBLESSES

■ Style trop sage ■ Finition  
■ Fiabilité premiers millésimes  
■ Amortissement ferme





# GUIDE D'ACHAT

Retrouvez tous les mois **notre sélection de sportives neuves du marché, essayées dans Sport Auto.** Ce guide d'achat vous livrera, d'un coup d'œil, l'essentiel des informations concernant ces modèles.

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR

## LE COUP DE CŒUR DU MOIS



## Pagani Huayra Codalunga

- V12, biturbo ■ 5 980 cm<sup>3</sup> ■ 840 ch
- Poids : 1 280 kg \* ■ 0 à 100 km/h : 3"0 \* ■ CO<sub>2</sub> : NC
- Prix de base : 7 000 000 € ■ Malus : 50 000 €

**Ce n'est plus un moteur, c'est un turboréacteur...** Et de fait, la série limitée Codalunga, forte du V12 de la Huayra enrichi de 90 ch supplémentaires, porte en elle une animalité impétueuse que l'on ne retrouve nulle part ailleurs, pas même chez Bugatti. Si l'on pouvait quantifier

les sensations, celles que procure l'œuvre de Pagani feraient exploser les radars. Et puis, il y a ce mélange entre l'agilité d'un kart et la tenue de cap d'une limousine qui catapulte cette supercar tout en haut de notre panthéon. Série limitée à cinq exemplaires.

★★★★☆ Le nombre d'étoiles est décerné en fonction du segment et de la concurrence directe de chacun des modèles.

CO<sub>2</sub> : Emissions de gaz carbonique en grammes par kilomètre (g/km). Malus : Majoration du prix du véhicule à l'achat en fonction du poids et de la puissance. Prix : Tarif de base hors options et malus. NC : non communiqué. \* Donnée constructeur. \*\* Véhicules uniquement disponibles sur stock.

### MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>Alfa Romeo</b> <a href="http://www.alfaromeo.fr">www.alfaromeo.fr</a>												
GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm <sup>3</sup>	240 km/h *	5"2	-	182	54 950 €	10 448 €	★★★★☆	N° 727
Restylage et refonte de la gamme pour la Giulia, qui garde son bloc 2.0 de 280 ch et la transmission intégrale qui va avec. Ledit moteur met mal en valeur un châssis aux petits oignons.												
GIULIA QUADRIFOGLIO **	510 ch	1 700 kg	V6 biturbo	2 891 cm <sup>3</sup>	307 km/h *	4"1	21"9	227	95 450 €	50 000 €	★★★★☆	N° 653/662/669/714
Une vraie Alfa ? L'équilibre, le feeling et les joies du survirage plaident en sa faveur. Mais la mécanique conçue par Ferrari manque de caractère et de musicalité. Un comble ! La boîte auto est imposée.												
STELVIO QUADRIFOGLIO **	510 ch	1 961 kg	V6 biturbo	2 891 cm <sup>3</sup>	283 km/h *	3"9	22"3	267	103 750 €	50 000 €	★★★★☆	N° 673/698
Depuis le retrait de la Giulia GTAm, ce SUV est l'Alfa la plus homogène du moment. Le plaisir de conduite prime sur la polyvalence, par la grâce d'un comportement plutôt alerte pour un mastodonte.												
<b>Alpina</b> <a href="http://www.alpina-automobiles.fr">www.alpina-automobiles.fr</a>												
B4 GRAN COUPÉ	495 ch	1 890 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	301 km/h *	3"7 *	-	223	96 800 €	46 323 €	★★★★☆	N° 729
121 ch en plus par rapport à la BMW M440i. Cela change beaucoup de choses, en ajoutant un châssis revu dans le sens du dynamisme. Atmosphère bourgeoise, quoi qu'il en soit.												
B8 GRAN COUPÉ	621 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	324 km/h *	3"4 *	-	254	169 500 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727
Luxe, volupté et traité intérieur exclusif pour ce dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Le châssis se révèle étonnamment réactif au vu du poids du spécimen.												
<b>Alpine</b> <a href="http://www.alpinecars.com">www.alpinecars.com</a>												
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"7	23"4	152	62 500 €	2 049 €	★★★★★	N° 677/681/695/733/736
Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malussée dans des proportions supportables.												
A110 S	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	4"3	22"9	160	74 500 €	3 119 €	★★★★★	N° 722/731
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.												
A110 R	300 ch	1 101 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	285 km/h *	4"1	22"2	156	112 000 €	2 370 €	★★★★☆	N° 734/740



### PAS ASSEZ RADICALE, MON FILS

R pour radical ? Pas si sûr... Sur circuit du moins, où nous attendions une R plus tranchante que la S. L'amortissement jugé trop souple, peut-être, lequel n'altère en rien l'insolente efficacité de la voiture sur la route. L'inattendu confort en prime.



Précision chirurgicale.  
Facilité de conduite.  
Confort paradoxal.



Performances trop proches de la S sur la piste.





# Audi rent

Service de location

rent.bauerparis.fr

Offre essai découverte : Remboursement à 100% de votre location lors de l'achat de votre Audi\*

**Audi Bauer Paris Saint-Ouen**  
78-80, rue du Docteur Bauer - 93400 Saint-Ouen  
01 49 18 30 30  
Porte de Clignancourt

**Audi Bauer Paris Wagram**  
21, rue Cardinet - 75017 Paris  
01 42 12 30 30  
3 min. place de l'Etoile

**Audi Bauer Paris Roissy**  
1, rue des Marguilliers - 95700 Roissy-en-France  
01 85 74 10 30  
En face d'Aéroville

\*Conditions dans une des trois Agences Audi rent du Groupe Audi Bauer Paris.

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>Aston Martin</b> <a href="http://www.astonmartin.com">www.astonmartin.com</a>												
<b>VANTAGE V8</b>	510 ch	1 530 kg*	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	314 km/h *	4"0	-	264	153 277 €	50 000 €	★★★★★	N° 676
Châssis alu dérivé de celui de la DB11, différentiel vectoriel, moteur AMG, boîte automatique, style... Efficacité, performances et gros freinage au résultat.												
<b>VANTAGE ROADSTER</b>	510 ch	1 831 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	306 km/h *	3"8 *	-	263	162 252 €	50 000 €	★★★★★	N° 711
De l'équilibre des masses communicatif au tempérament moteur, voici le summum du grand tourisme au plein air. Les 1 831 kg relevés par nos soins se font oublier, la position reculée du V8 aidant.												
<b>VANTAGE F1 EDITION</b>	535 ch	1 727 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	314 km/h *	4"1	21"6	264	179 798 €	50 000 €	★★★★☆	N° 726
Avec la F1 Edition, Aston radicalise la Vantage sans trop en faire. Un zeste de confort ne se refuse pas... Une voiture à son affaire sur la piste, au résultat, la gestion fine de la boîte aidant.												
<b>V12 VANTAGE</b>	700 ch	1 795 kg *	V12 biturbo	5 200 cm <sup>3</sup>	322 km/h *	3"5 *	-	315	302 017 €	50 000 €	★★★★☆	N° 726
La Vantage s'offre un V12 pour la dernière fois. Un mécanisme qui, à l'usage, s'apparente à un élastique géant avec lequel il est jouissif de jouer. Bémol, les 1 795 kg à vide interpellent...												
<b>DB12</b>	680 ch	1 685 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	325 km/h	3"6	-	276	280 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 739
<b>COPIE PROMETTEUSE</b> La DB11 cède la place à la DB12. Des 145 ch supplémentaires fournis par le V8 4.0, qui rempile, jusqu'au haut degré d'agilité et d'efficacité que la DB11 n'a jamais atteint, la transfiguration est entière. Avec la DB12, Aston entre dans une nouvelle ère.												
<span style="color: green;">↑</span> Train avant réactif. Amortissement réussi. V8 coupleux. <span style="color: red;">↓</span> Caractère un brin feutré.												
<b>DBS SUPERLEGGERA</b>	725 ch	1 693 kg *	V12 biturbo	5 204 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	3"4 *	-	306	303 529 €	50 000 €	★★★★☆	N° 680/691 (Volante)
En visant la Ferrari 812 Superfast, Aston succombe au dopage. La DBS soutient la comparaison, sa plastique de rêve et son V12 brut de décoffrage aidant. Une pointe d'agilité en plus ne serait pas de refus.												
<b>DBX 707</b>	707 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	3"3	-	323	246 555 €	50 000 €	★★★★★	N° 727
Le plus puissant des SUV en circulation n'est pas une bête de foire. Le DBX sous matricule 707 discipline la harde avec maestria et fait preuve d'une précision qu'on ne lui soupçonne pas. Respect.												
<b>VALKYRIE</b>	1 155 ch	1 270 kg *	V12 + 1 élec.	6 505 cm <sup>3</sup>	355 km/h *	3"0 *	-	543	2 700 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 735
1 155 ch pour 1 270 kg, voilà qui promet. Et c'est tenu, à considérer les fulgurances du V12, les décélérations dantesques et la direction d'une rare précision. L'impression d'irréalité domine.												
<b>Audi</b> <a href="http://www.audi.fr">www.audi.fr</a>												
<b>RS E-TRON GT</b>	598 ch	2 347 kg *	2 électromoteurs	93,4 kWh	250 km/h *	3"3 *	-	0	148 840 €	0 €	★★★★☆	N° 711
Une GT pur sucre, électrique qui plus est, mais suffisamment vive pour offrir son lot de sensations. Accélération dantesques, en prime. Tablez sur 465 km d'autonomie, à en croire le constructeur.												
<b>S3 SPORTBACK</b>	310 ch	1 555 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"7 *	23"7	187	58 740 €	13 109 €	★★★★☆	N° 708/714
La S3 fait partie des ces GTi aussi efficaces que peu démonstratives. En d'autres termes, elle a du coffre sans verser dans la radicalité. Facile à prendre en main et rassurante, avis aux intéressés.												
<b>RS 3 SPORTBACK **</b>	400 ch	1 625 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	3"8	22"0	216	69 990 €	37 595 €	★★★★☆	N° 722/725
400 ch et du couple à foison : disponible en permanence, le 5 cylindres 2.5 s'avère très agréable au quotidien. Motricité sans faille et arrière-train rigolo. Pistarde efficace avec les bons pneus.												
<b>RS 4 AVANT **</b>	450 ch	1 824 kg *	V6 biturbo	2 894 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"1 *	-	229	98 410 €	50 000 €	★★★★☆	N° 673/680
Le V8 4.2 de 450 ch n'est plus. Place au V6 2.9 biturbo délivrant la même puissance, moins charismatique mais très efficace face au chrono. Avec le différentiel vectoriel, jamais ce break n'a été aussi dynamique.												
<b>RS 5 COUPÉ</b>	450 ch	1 757 kg	V6 biturbo	2 894 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"7	21"8	223	101 890 €	46 323 €	★★★★☆	N° 667/671/713
Accueillante, pratique et facile à vivre, point trop gloutonne en essence, la RS 5 est, en contrepartie, avare de sensations. L'efficacité prime sur toute autre considération. Signé Audi, en quelque sorte.												
<b>RS 6 AVANT</b>	600 ch	2 075 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"6 *	-	289	140 880 €	50 000 €	★★★★☆	N° 696/715/728
20 ans d'existence pour ce break pas comme les autres, et une quatrième génération mature. Oubliées les errances d'antan, le freinage rassure et le dynamisme progresse.												
<b>RS 7 SPORTBACK PERFORMANCE</b>	630 ch	2 065 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	306 km/h *	3"4 *	-	285	154 250 €	50 000 €	★★★★☆	N° 739
Une GT en fin de carrière, qui reçoit le renfort de 30 ch sous le label Performance. Rien qui change la donne pour la RS 7, collée au bitume et animée par un V8 à déguster pour la dernière fois.												
<b>TTS **</b>	310 ch	1 431 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"7	23"8	190	67 740 €	14 881 €	★★★★☆	N° 633/644
Plutôt léger dans son genre et détendu des pattes arrière, le TTS est à la fois efficace et amusant. Ce serait encore mieux avec un un moteur plus hargneux. Le 2 l bi-injection reste très porté sur la muscu.												
<b>TT RS ICONIC EDITION **</b>	400 ch	1 475 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	280 km/h *	3"7 *	-	205	119 225 €	26 247 €	★★★★☆	N° 735/740
Une série limitée excessivement chère. Cela posé, ce coupé quatre roues motrices en phase terminale tient tête crânement à la concurrence plus récente. La sauvagerie du « demi-V10 » nous manquera.												
<b>R8 PERFORMANCE QUATTRO **</b>	620 ch	1 669 kg	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	331 km/h *	3"1	19"7	297	226 130 €	50 000 €	★★★★☆	N° 684/688/695
La R8 Quattro, c'est le haut du panier, riche des 620 ch que son V10 envoûtant libère. Las, la R8 est trop feutrée et peine à s'exprimer sur circuit quand elle fait sienne la transmission intégrale.												
<b>R8 V10 GT RWD **</b>	620 ch	1 570 kg	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"4 *	-	344	245 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 732/740
La dernière des R8 avant l'extinction définitive des feux, gratifiée des 620 ch de la Quattro expédiés sur les seules roues arrière. Une personnalité attachante sublimée par l'animalité du V10.												
<b>Bentley</b> <a href="http://www.bentleymotors.com">www.bentleymotors.com</a>												
<b>CONTINENTAL GT V8</b>	550 ch	2 165 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	318 km/h *	4"0 *	-	275	233 849 €	50 000 €	★★★★☆	N° 715
Pas aussi efficace, aussi performante ou aussi dynamique que ses concurrentes... On s'en moque. La Continental GT V8 vous fait profiter de la route sans que jamais vous ne vous en lassiez.												
<b>FLYING SPUR W12</b>	635 ch	2 437 kg *	W12 biturbo	5 950 cm <sup>3</sup>	333 km/h *	3"8 *	-	340	268 841 €	50 000 €	★★★★★	N° 697
La Flying Spur repose sur la base technique de la Panamera, le top en la matière s'agissant d'une berline. Relaxante ou vive si demandé, la version emmenée par le W12 offre un compromis unique.												
<b>BMW</b> <a href="http://www.bmw.fr">www.bmw.fr</a>												
<b>128ti</b>	265 ch	1 448 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"9	25"3	164	49 850 €	4 026 €	★★★★☆	N° 711/726
Une traction, une vraie, et par là même, une « fausse » BMW... A prendre ou à laisser. Ceux qui prennent profiteront d'une GTi certes performante. Agilité et confort de roulage aux abonnés absents.												
<b>M135i xDRIVE</b>	306 ch	1 525 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"8 *	-	180	56 500 €	9 550 €	★★★★☆	N° 727
Une série de retouches ici et là, et voilà la M135i plus sympa à conduire qu'au précédent épisode. La motricité impressionne, au reste, mais rien n'y fait : où est passé l'ADN maison ?												
<b>M240i xDRIVE</b>	374 ch	1 727 kg	6 en ligne	2 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"0	22"5	200	64 250 €	21 966 €	★★★★☆	N° 721/728
Sur la route, le « 6 en ligne » chargé de couple apporte sa large pierre à l'édifice. Las, la M240i marque ses limites sur la piste, la faute, en partie, à un amortissement trop souple.												
<b>M2</b>	460 ch	1 725 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"1 *	-	230	81 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 740
Postulat, la nouvelle M2 est lourde. En fait, cette Béhème hésite entre le caractère impétueux d'une M pur sucre et le comportement rassurant d'une sportive d'aujourd'hui. Et à trop hésiter...												
<b>M3 COMPETITION</b>	510 ch	1 726 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"7	20"9	224	109 950 €	47 672 €	★★★★☆	N° 714
Motricité insolente et performances d'un autre monde, autorité du train avant à l'inscription en virage : la plus lourde des M3 de l'histoire est aussi la plus efficace. La M3 intégrale réclame 109 750 €.												
<b>M3 COMPETITION TOURING</b>	510 ch	1 865 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"6 *	-	235	117 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 739
<b>ON A FAILLI ATTENDRE...</b> Tenue de cap impériale, train avant incisif, puissance souveraine et transmission intégrale fournie d'office « désactivable » : la M3 dans toute sa splendeur. La polyvalence qu'offre un break en prime. Cela valait le coup de l'attendre 35 ans, celui-là...												
<span style="color: green;">↑</span> Le coffre, évidemment. Efficacité intacte. Performances itou. <span style="color: red;">↓</span> Ratio prix/équipement critiquable.												
<b>M440i xDRIVE</b>	374 ch	1 830 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"3	23"0	186	74 150 €	12 552 €	★★★★☆	N° 708
Logeable, confortable, précise, rassurante : la M440i cumule les qualités. Celles d'une pure GT, parfaite pour se rendre d'un point A à un point B. Pour le lot de sensations fortes, voir la M4...												



MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO <sup>2</sup> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>M4 COMPETITION</b>	510 ch	1 713 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	3"7	21"1	224	112 500 €	47 672 €	★★★★★	N° 711/713/717/722
Forte de sa motricité sans faille, la M4 est une formidable machine à sensations sur la route une fois les aides débranchées. Bémol, elle montre ses limites sur circuit. En cause : son poids.												
<b>M4 CSL</b>	550 ch	1 628 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm <sup>3</sup>	307 km/h *	3"8	20"6	227	178 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/732
40 ch en plus et une poignée de kilos en moins par rapport à la M4 : pour la piste, c'est elle. De son grip exceptionnel à ses performances portées au niveau requis, la M4 CSL est faite pour ça.												
<b>i4 M50</b>	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	0	77 200 €	0 €	★★★★☆	N° 727
Y a-t-il du M dans cette BMW électrique ? Pas vraiment. Cela pulse, c'est sûr, mais l'inévitable surcharge pondérale soutenue par une suspension trop souple donne un comportement peu dynamique.												
<b>M850i</b>	530 ch	2 105 kg	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"7	21"7	251	134 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 738
Ni SUV lourdingue ni électricité dans l'air. Juste une routière animée par un V8 biturbo source d'un confort mécanique hors pair et de performances qui ne le sont pas moins. Belle machine à rouler.												
<b>M8 COMPETITION</b>	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"2 *	-	260	182 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 694/699
La M8 a quelque chose de la M5 sur le plan technique. Avec des réglages spécifiques et une poignée de kilos en plus... Elle n'en demeure pas moins un missile de haute technologie.												
<b>M8 GRAN COUPÉ</b>	625 ch	1 975 kg	V8 biturbo	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	3"0	20"0	264	179 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 710
Rouler au pas dans les beaux quartiers, humilier les sportives pur sucre en accélération ou encore drifter à la demande : la M8 Gran Coupé sait tout faire. Dommage qu'elle soit aussi pachydermique.												
<b>Z4 M40i</b>	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	260 km/h	4"6	23"4	184	70 300 €	11 488 €	★★★★☆	N° 689/692
Récemment restylé, le Z4 garde la motorisation attribuée à la version M40i en l'état. Sur le fond, ce roadster, qui n'est pas taillé pour l'attaque, reste efficace en toutes circonstances.												
<b>XM</b>	653 ch	2 710 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	4 395 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"3 *	-	33	178 000 €	0 €	★★★★☆	N° 736
Une formidable et atypique familiale, à prendre comme telle, jamais en proie au roulis à un point qui force le respect. Le côté « M », pour le sport, de cet éléphantique SUV nous échappe, en revanche.												

**Bugatti** [www.bugatti.com/fr](http://www.bugatti.com/fr)

<b>CHIRON</b>	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	420 km/h *	2"5 *	-	505	2 650 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 664/680/713
Capitaine Flam est plus proche d'un Rafale au décollage que d'une GT. La poussée n'a pas d'équivalent sur quatre roues. Le phénomène réussit le tour de force d'être conduisible, communicatif et agile.												
<b>CHIRON PUR SPORT</b>	1 500 ch	1 945 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	350 km/h *	2"3 *	-	572	3 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 707
Bugatti revisite la Chiron en privilégiant les virages. D'où la vitesse maximale « bridée » à 350 km/h. La boîte est raccourcie de 15 % et la géométrie est revue, outre le spectaculaire aileron. Ça le fait.												
<b>CHIRON SUPER SPORT</b>	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 719
Sa poupe "longue queue" en témoigne, la Super Sport fait de l'aérodynamisme son atout majeur. Une conduite qui ne ressemble à rien de connu, mâtinée d'une polyvalence insoupçonnée.												
<b>DIVO</b>	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm <sup>3</sup>	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 705
Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.												

**Caterham** [www.caterham.co.uk](http://www.caterham.co.uk)

<b>SEVEN 170 R</b>	85 ch	469 kg	3 en ligne turbo	660 cm <sup>3</sup>	168 km/h *	6"9 *	-	109	42 354 €	0 €	★★★★★	N° 719
85 ch... Allons bon. Ça le fait, car elle ne pèse pas lourd, la Seven d'entrée de gamme. Son châssis brut de fonderie aidant, elle livre son pesant de sensations fortes sans passer par la case malus.												
<b>SUPER SEVEN 600</b>	85 ch	440 kg *	3 en ligne turbo	660 cm <sup>3</sup>	170 km/h *	6"9 *	-	109	44 274 €	0 €	★★★★☆	N° 739
Les différences entre les deux Seven petitement motorisées sont d'ordre esthétique, rien d'autre. Du pareil au même en mouvement, donc. Reste à composer avec une ergonomie pour le moins baroque.												
<b>340 R</b>	170 ch	560 kg *	4 en ligne	1 999 cm <sup>3</sup>	209 km/h *	-	-	148	57 954 €	1 276 €	★★★★★	N° 732
Cette sportive hors du temps part à la chasse aux kilos en supprimant tout ce qui peut être supprimé. Conduite enivrante à la clé. Le 4 cylindres 2.0 siglé Ford opère sans l'aide d'un turbo.												
<b>SEVEN 485 CSR **</b>	237 ch	580 kg *	4 en ligne	1 999 cm <sup>3</sup>	225 km/h *	3"9 *	-	196	71 634 €	18 905 €	★★★★★	N° 694
La CSR se veut la plus civilisée des Caterham. Du coup, elle perd en rigueur alors que le prix grimpe. Ces choses dites, la recette à nulle autre pareille des Seven survitaminées fait toujours mouche.												

**Chevrolet** [www.chevrolet.fr](http://www.chevrolet.fr)

<b>CORVETTE STINGRAY CABRIOLET</b>	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm <sup>3</sup>	296 km/h *	3"8	21"9	277	111 530 €	50 000 €	★★★★★	N° 718/725
Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.												
<b>CORVETTE Z06</b>	645 ch	1 679 kg	V8	5 460 cm <sup>3</sup>	+ de 300 km/h *	3"1	20"1	NC	env. 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 736



**LA GRANDE MÉCHANTE LOUVE**

La luciférienne bestiole dans la bergerie... Elle a tout de la prochaine terreur des circuits, la Z06, à donner de l'urticaire à la Porsche 911 GT3. Un V8 qui se déguste tout là haut dans les tours et un train avant tombé du ciel, cela donne le ton. Homologation en cours.



V8 dans les tours. Train avant très réactif. Confort préservé.



Etagement de la transmission inadéquat.

**Cupra** [www.cupraofficial.fr](http://www.cupraofficial.fr)

<b>LEON VZ 300</b>	300 ch	1 490 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"6	24"5	177	47 140 €	8 254 €	★★★★☆	N° 726/735
Dynamique et polyvalente, la Leon VZ 300 est une sportive en mode traction de premier plan au quotidien. Guère à son avantage sur circuit, en revanche, malgré des accélérations canon.												
<b>FORmentor VZ5</b>	390 ch	1 634 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm <sup>3</sup>	250 km/h	4"1	22"8	232	59 990 €	29 995 €	★★★★☆	N° 740
Le 5 cylindres 2.5, qui jusqu'à présent n'animait que des Audi, change la donne pour ce SUV qui se montre contre toute attente fort peu pataud. Sympa à « piloter », en fait. 4 étoiles méritées.												

**Dallara** [www.dallara.it](http://www.dallara.it)

<b>STRADALE</b>	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm <sup>3</sup>	280 km/h *	3"2 *	-	216	195 000 €	37 595 €	★★★★★	N° 679
Quand Dallara, grand spécialiste des châssis de course, produit une voiture « de série », ça promet du sport. Et la Stradale ne déçoit pas : impossible de s'ennuyer au volant de cette redoutable barquette.												

**Devalliet** [www.devalliet.fr](http://www.devalliet.fr)

<b>MUGELLO 375F</b>	225 ch	680 kg *	4 en ligne	1 598 cm <sup>3</sup>	+ de 200 km/h *	4"6 *	-	127	88 400 €	150 €	★★★★☆	N° 738
---------------------	--------	----------	------------	-----------------------	-----------------	-------	---	-----	----------	-------	-------	--------



**CATERHAM À LA FRANÇAISE**

C'est aussi léger qu'une anglaise née Lotus et cela porte le nom d'un circuit italien. C'est français, Monsieur, avec sous le capot un bloc estampillé Peugeot qui s'en donne à cœur joie. Edition très limitée pour cette négociatrice en virages talentueuse.



Poids plume. Moteur désinhibé.



Production très limitée.

**Ferrari** [www.ferrari.com](http://www.ferrari.com)

<b>ROMA</b>	620 ch	1 662 kg	V8 biturbo	3 855 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"4 *	-	255	206 890 €	50 000 €	★★★★★	N° 704/712
Polyvalente, une ligne canon, un intérieur high-tech : une authentique sportive en tenue de bal. Le crime parfait ? Manque juste au V8 un soupçon de bestialité. L'agilité d'ordre céleste compense.												
<b>PORTOFINO M</b>	620 ch	1 664 kg *	V8 biturbo	3 855 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"4 *	-	256	212 227 €	50 000 €	★★★★★	N° 714
M pour Modificata. Le coupé-cabriolet Portofino M reprend à son compte le V8 3.8 de la Roma, sans rien changer. Résultat, une voiture plus exigeante que ladite Roma, riche d'un grip rassurant.												
<b>812 GTS</b>	800 ch	1 600 kg	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	340 km/h	2"9	-	366	336 269 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709
Si ce n'était le confort de roulage en veilleuse aux allures courantes... Pour le reste, du lourd. La ligne, les performances, la musique du V12 atmosphérique, le grand luxe : une certaine idée du nirvana.												
<b>812 COMPETIZIONE</b>	830 ch	1 487 kg *	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"8 *	-	385	491 443 €	50 000 €	★★★★★	N° 719
Au V12 6.5 qui part en flèche haut dans les tours, s'ajoutent la sidérante réactivité de la direction et les quatre roues directrices. Voici l'une des plus flamboyantes pompes à feu du moment...												
<b>296 GTB</b>	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	2"9 *	-	149	271 115 €	1 386 €	★★★★★	N° 723
Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.												
<b>296 GTS</b>	830 ch	1 651 kg	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm <sup>3</sup>	330 km/h	2"7	18"0	153	315 377 €	1 901 €	★★★★★	N° 731/739



**LA SPORTIVE PARFAITE**

C'est notre avis, après un supertest réalisé sur circuit. 18" dans l'exercice du 1 000 m D.A., réalisé par nos soins, tout est dit. La motricité jamais prise en défaut, la réactivité du train avant et les freins indestructibles font le reste. Du grand art.



Puissance de dragster. Freins très résistants. Facilité d'utilisation.






On ne voit pas...




# Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"



[platinwheelsfrance](https://www.instagram.com/platinwheelsfrance)

[www.platin.fr](http://www.platin.fr)



**PLATIN**  
☆☆☆ TYRES

 Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>SF90 STRADALE</b>	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"5 *	-	160	423 514 €	3 119 €	☆☆☆☆☆	N° 702
La SF90 libère 1 000 ch, le lot comprenant les 220 ch tirés de trois électromoteurs. Cette hybride rechargeable est, ce faisant, l'une des productions les plus ahurissantes de Maranello. Facile à l'usage.												
<b>SF90 SPIDER</b>	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 714 €	3 552 €	☆☆☆☆☆	N° 725
Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.												
<b>SP3 DAYTONA</b>	840 ch	1 485 kg	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	340 km/h *	2"8 *	-	368	1 968 000 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 728
Daytona en référence au mythique circuit américain et, de fait, il y a bien quelque chose d'une voiture de course dans cette SP3, à commencer par sa direction au scalpel. V12 au diapason.												
<b>PUROSANGUE</b>	725 ch	2 033 kg *	V12	6 496 cm <sup>3</sup>	310 km/h *	3"3 *	-	393	384 229 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 735/738
Les SUV ne sont vraiment pas notre tasse de thé, mais il faut avouer que le Purosangue est totalement bluffant. Mécanique de course et comportement ad hoc.												

## Ford [www.ford.fr](http://www.ford.fr)

<b>FIESTA ST **</b>	200 ch	1 203 kg	3 en ligne turbo	1 497 cm <sup>3</sup>	232 km/h *	6"4	26"8	146	28 890 €	1 074 €	☆☆☆☆☆	N° 732
C'était l'une des dernières petites GTI abordables. A l'imparfait, car la Fiesta ST est sur le départ. Mille regrets, au vu des bonnes vibrations qu'elle livre sans compter. Limitée sur circuit.												
<b>PUMA ST</b>	200 ch	1 358 kg *	3 en ligne turbo	1 497 cm <sup>3</sup>	220 km/h *	6"7 *	-	149	35 950 €	1 386 €	☆☆☆☆☆	N° 727
Les 200 ch répondent présents, la boîte de vitesses est étagée selon de sains principes, la direction est centrée serrée, la réactivité du châssis surprend : tout bon pour le petit SUV siglé Ford.												
<b>FOCUS ST</b>	280 ch	1 461 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm <sup>3</sup>	250 km/h	6"9	26"5	183	41 700 €	10 897 €	☆☆☆☆☆	N° 737



### MACHINE À SENSATIONS

Il y a plus vélocé parmi les sportives extrapolées d'une compacte traction. Mais la Focus ST fournit son pesant de sensations, par la grâce, notamment, d'un train avant très incisif. Boîte mécanique de rigueur et ergonomie farfelue.



Train avant réactif. Relances à bas régime. Boîte bien guidée.



Performances un peu justes.

<b>MUSTANG GT</b>	450 ch	1 743 kg *	V8	4 951 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"6 *	-	256	58 400 €	29 200 €	☆☆☆☆☆	N° 678
450 ch pour la Mustang « de base », aujourd'hui équipée de la BVA10 sans autre choix possible. Ce qu'il est permis de regretter... Entre autres atouts, l'échappement actif fait bien respirer le V8.												
<b>MUSTANG MACH 1</b>	460 ch	1 774 kg	V8	5 038 cm <sup>3</sup>	260 km/h	5"7	24"0	284	68 400 €	34 200 €	☆☆☆☆☆	N° 717/720
Un V8 5.0 sans suralimentation, au garde-à-vous dès les plus bas régimes. On en redemande. Châssis en rapport, simple et équilibré. Insuffisant toutefois pour faire de cette Mustang une pistarde.												

## Honda [www.honda.fr](http://www.honda.fr)

<b>Civic Type R</b>	329 ch	1 429 kg *	4 en ligne turbo	1 996 cm <sup>3</sup>	275 km/h *	5"4	-	186	57 220 €	12 552 €	☆☆☆☆☆	N° 733
Châssis efficace, toucher de route communicatif et mécanique explosive : la nouvelle Civic Type R fait référence parmi les sportives en mode traction, de plus en plus rares il est vrai. On prend.												

## Hyundai [www.hyundai.com](http://www.hyundai.com)

<b>i20N **</b>	204 ch	1 237 kg	4 en ligne turbo	1 598 cm <sup>3</sup>	230 km/h	6"6	26"9	158	28 900 €	2 726 €	☆☆☆☆☆	N° 715/733/736
Une petite teigne comme on n'en fait plus, qui, contre toute attente, tient son rang sur la piste. Cette pépite incarne l'esprit GTI de manière sincère, son châssis rigide et tout ce qui va avec aidant.												

## Jaguar [www.jaguar.com](http://www.jaguar.com)

<b>F-TYPE P450</b>	450 ch	1 781 kg *	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	285 km/h *	4"6 *	-	237	106 200 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 720
Confortable, agréable à mener, généreusement motorisé, ce coupé invite à pratiquer le grand tourisme de manière intensive. Un must pour voyager, et, sans nul doute, la plus homogène des F-Type.												
<b>F-TYPE R</b>	575 ch	1 878 kg	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"7	21"6	239	135 200 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 699/707/713
Les 575 ch sont en pleine forme et propulsent le coupé siglé Jaguar avec une rage émouvante. La F-Type R reste un parfait antidote pour les blasés de la 911. Le cabriolet est affiché à 142 900 €.												
<b>F-PACE SVR</b>	550 ch	2 070 kg *	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	283 km/h *	4"3 *	-	274	115 100 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 693
Le V8 compressé de Jaguar garde tout son caractère quand il prend place sous le capot du SUV F-Pace. Un régal ! Las, l'engin n'est pas joueur pour un sou : une grosse GT plutôt qu'un félin énervé...												

## Lamborghini [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com)

<b>HURACÁN EVO RWD SPYDER **</b>	610 ch	1 724 kg	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	324 km/h *	3"5 *	-	335	211 006 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 711
610 ch pour l'Huracán quand elle recourt à ses roues arrière. Lesquelles ne sont pas directrices, en la circonstance. Le V10 « atmo » est explosif.												
<b>HURACÁN EVO **</b>	640 ch	1 647 kg	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	325 km/h *	2"9	19"5	332	221 382 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 686/694/697
L'Huracán Evo, ce sont 640 ch, quatre roues motrices et les roues arrière directrices. L'ensemble est redoutable, sans même parler du fabuleux V10 et de ses vocalises déchirantes.												
<b>HURACÁN STO</b>	640 ch	1 339 kg *	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	310 km/h *	3"0 *	-	331	299 295 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 722/ 737
Poids moindre et roues arrière motrices : la STO n'est pas une variante de l'Evo, dont elle garde les 640 ch. Elle est dans son monde, flamboyante mais jamais excessive. Grip exceptionnel.												
<b>HURACÁN STERRATO</b>	610 ch	1 470 kg *	V10	5 204 cm <sup>3</sup>	260 km/h	3"4 *	-	337	270 000 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 738



### ÇA LE FAIT

L'Evo chausse des échasses et se déguise en baroudeuse. Trahison ? Eh bien non. A son affaire sur les pistes en terre, la Sterrato fait tout autant merveille que ses sœurs sur la route. Un gros zeste de confort en plus. Le goûteux V10 est dans le ton.



Capable en hors piste. Confort. V10 en majesté.



Look qui fait débat

<b>COUNTACH LPI800-4</b>	814 ch	1 594 kg *	V12 + 1 élec.	6 498 cm <sup>3</sup>	355 km/h *	2"8 *	-	440	2 400 000 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 728
La Sian en mode hybride (léger) déguisée en Countach... Cela donne quoi ? Une sportive à l'ancienne, intransigeante et trempée dans la lave en fusion. Vivante, en un mot. 112 exemplaires, pas plus.												
<b>URUS PERFORMANTE</b>	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	306 km/h *	3"3 *	-	320	266 555 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 731
16 ch de plus que l'Urus « standard », auxquels s'ajoute un typage circuit... De quoi transformer un percheron en pur-sang ? C'est l'idée. Et cela s'en rapproche, sachant qu'un SUV reste un SUV.												

## Land Rover [www.landrover.fr](http://www.landrover.fr)


<b>DEFENDER 90 V8</b>	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm <sup>3</sup>	240 km/h *	5"2	-	330	136 700 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 729
Un tout-terrain, dont la sportivité est par définition proche de zéro, dans ces pages ? Pourquoi pas, quand s'active sous le capot un V8 source de sensations brutes de fonderie. Un engin attachant.												

## Lexus [www.lexus.fr](http://www.lexus.fr)

<b>RC F TRACK EDITION</b>	464 ch	1 747 kg	V8	4 969 cm <sup>3</sup>	270 km/h	4"8	23"1	268	124 900 €	50 000 €	☆☆☆☆☆	N° 689/698/702
Atypique, le coupé nippon l'est par sa ligne et, plus encore par son V8 atmo, une rareté de nos jours. La version Track Edition ajoute des éléments carbone et des disques céramique, sans se montrer radicale.												



**Lotus** [www.lotuscars.com](http://www.lotuscars.com)

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>EMIRA i4</b>	360 ch	1 446 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	290 km/h *	4"3 *	-	208	96 815 €	29 070 €	★★★★☆	N° 740
	<b>ÉMÉRITE EMIRA</b> Mercedes-AMG fournit l'ensemble mécanique (moteur + boîte robotisée), et dans le genre « 4 pattes », il y a pire. La réactivité du châssis et l'inimitable toucher de route font le reste. Entre les deux Emira, le débat est tranché. L'i4 est la meilleure.										↑ Moteur pétillant. Direction très informative. Amortissement réussi.	↓ Le timbre d'un « 4 pattes »...

**EMIRA V6** 400 ch 1 493 kg \* V6 compresseur 3 456 cm<sup>3</sup> 290 km/h \* 4"3 \* - 258 99 470 € 49 735 € ★★★★★ N° 724 /733/735  
Il y a le V6 domestiqué, le zeste de confort qui va bien et la tonne et demie relevée sur la balance. Il y a une boîte mécanique, aussi, qui fait de l'Emira V6 une GT d'un genre très particulier.

**Maserati** [www.maserati.fr](http://www.maserati.fr)

<b>GRANTURISMO TROFEO</b>	550 ch	1 795 kg *	V6 biturbo	2 992 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	3"5 *	-	230	225 650 €	50 000 €	★★★★☆	N° 734
La GranTurismo, qui fut propulsée, se convertit à la transmission intégrale et hérite du V6 biturbo de la MC20 en lieu et place du précédent V8 4.7. Ça le fait, l'ensorcellement en moins.												
<b>GHIBLI TROFEO **</b>	580 ch	1 969 kg *	V8 biturbo	3 799 cm <sup>3</sup>	326 km/h *	4"3 *	-	283	156 300 €	50 000 €	★★★★☆	N° 711/723
Un V8 qui opère en mode dragster, on prend. Au prix de menus défaillances au chapitre de la rigueur... Les saveurs atypiques qu'offre cette berline contrebalancent le manque de sportivité.												
<b>MC20</b>	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm <sup>3</sup>	326 km/h *	2"9 *	-	261	235 200 €	50 000 €	★★★★☆	N° 713/723
La MC20 vaut pour sa légèreté, son homogénéité et sa précision jamais prise en défaut. Une sportive facile à prendre en main, au résultat, bien servie par son V6 3.0 aussi énergique que musical.												
<b>MC20 CIELO</b>	630 ch	1 540 kg *	V6 biturbo	3 000 cm <sup>3</sup>	323 km/h *	2"9 *	-	265	266 650 €	50 000 €	★★★★☆	N° 731
Il s'en défendent, mais les ingénieurs ont bel et bien versé une dose d'assouplissant sur la suspension du cabriolet MC20 Celio. Inattendue prise de roulis au résultat. Le V6 pousse très fort.												

**Mazda** [www.mazda.fr](http://www.mazda.fr)

<b>MX-5 RF 2.0</b>	184 ch	1 072 kg *	4 en ligne	1 998 cm <sup>3</sup>	220 km/h *	6"8 *	-	155	39 950 €	2 205 €	★★★★★	N° 662/675/729
Coupé ou cabriolet ? Pour les indécis, Mazda propose la version targa nommée RF. La prise de poids limitée ne se ressent guère. L'équilibre naturel de cette propulsion donne la banane, à dire vrai.												

**McLaren** [cars.mclaren.com](http://cars.mclaren.com)

<b>ARTURA</b>	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	3"0 *	-	104	235 548 €	0 €	★★★★★	N° 726
Bon point, le module hybride rechargeable de l'Artura n'entraîne pas une prise de poids excessive. Une McLaren, une vraie, forte de ses poussées phénoménales et de sa lecture fine de la route.												
<b>GT</b>	620 ch	1 546 kg	V8 biturbo	3 994 cm <sup>3</sup>	326 km/h *	3"2 *	21"8	270	199 500 €	50 000 €	★★★★★	N° 693/698
Cette McLaren porte bien son nom, avec son grand coffre et sa suspension prévenante, source d'un confort de roulage apprécié. Avec 620 ch fournis à bon prix (façon de parler).												
<b>765LT SPIDER</b>	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	50 000 €	★★★★★	N° 720
Son poids contenu aidant, cette McLaren découvrable n'a pas son pareil en matière d'agilité. Caractère bestial et réactions animales sont fournis avec. Une auto comme il n'en existe plus vraiment...												


**Mercedes** [www.mercedes-benz.fr](http://www.mercedes-benz.fr)

<b>A 45 S AMG 4MATIC+</b>	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	270 km/h *	3"9	-	206	77 900 €	27 166 €	★★★★★	N° 701/722
Restylage pour la Classe A, dont la version la plus musclée conserve son bloc de 421 ch en l'état. Sur l'essentiel, cette GTi n'a de la polyvalence qu'une relative notion. Conduite instinctive.												
<b>CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE</b>	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm <sup>3</sup>	270 km/h	4"2	22"5	207	83 350 €	28 107 €	★★★★★	N° 715/723
Il en a sous le capot et il repose sur un châssis efficace : jolie carte de visite pour ce break sous label AMG. La vitalité de son moteur emporte l'adhésion. Conduite addictive.												
<b>C 63 S AMG E PERFORMANCE</b>	680 ch	2 165 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm <sup>3</sup>	280 km/h	3"4	-	156	134 350 €	2 370 €	★★★★☆	N° 732
Un V8 remplacé par un ensemble hybride rechargeable basé sur un 4 cylindres, cela interpelle. Et cela déçoit, tant le quotient émotionnel est plat. Reste le côté catapulte de cette C 63 AMG...												
<b>SL 63 AMG 4MATIC +</b>	585 ch	1 945 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"6 *	-	292	197 850 €	50 000 €	★★★★☆	N° 721/730/733
Le cabriolet SL fait primer l'efficacité sur toute autre considération. C'est réussi, sans le côté scalpel qui élève du grand tourisme au « super-tourisme ». V8 4.0 chaud bouillant.												
<b>G 63 AMG</b>	585 ch	2 624 kg	V8 biturbo	3 982 cm <sup>3</sup>	240 km/h	4"2	23"3	363	186 600 €	50 000 €	★★★★★	N° 685/700
C'est sûr, un Cayenne lui donnerait une leçon de comportement. Mais le Classe G reste un objet fascinant, à mi-chemin entre le buffet vendéen et le dragster. Unique en son genre.												

**Mini** [www.mini.fr](http://www.mini.fr)

<b>HATCH JOHN COOPER WORKS</b>	231 ch	1 311 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm <sup>3</sup>	238 km/h	5"8	25"6	162	42 900 €	3 552 €	★★★★☆	N° 643/649
Attention, Mini délurée ! Ses performances sont épatantes. Comportement rigoureux mais il manque une touche de fun. Le cabriolet, le break Clubman et le SUV Countryman sont, eux aussi, servis en JCW.												

**Morgan** [www.morgan-motor.co.uk](http://www.morgan-motor.co.uk)

<b>SUPER 3</b>	118 ch	635 kg *	3 en ligne	1 487 cm <sup>3</sup>	209 km/h *	7"0 *	-	130	58 788 €	210 €	★★★★☆	N° 739
	<b>SAVEURS D'ANTAN</b> Serait-ce la plus moderne des Morgan ? A considérer sa structure monocoque, la réponse est oui... Sur l'essentiel, la conduite d'un trois-roues reste une expérience unique, sans trop en demander sur le plan de l'efficacité. Le bloc Ford fait l'affaire.										↑ Look inimitable. Qualité de la finition. Bloc atmo vaillant.	↓ Direction lourde.


**PLUS SIX** 335 ch 1 075 kg \* 6 en ligne biturbo 2 998 cm<sup>3</sup> 267 km/h \* 4"2 \* - 180 115 182 € 9 550 € ★★★★★ N° 693  
Rouler en Morgan n'a rien de rationnel. Mais prévenante, confortable et performante grâce au bloc emprunté à la BMW Z4, la Plus Six conjugue le passé au présent. Comportement rigoureux.

**Pagani** [www.pagani.com](http://www.pagani.com)

<b>HUAYRA R</b>	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm <sup>3</sup>	320 km/h *	-	-	-	3 120 000 €	0 €	★★★★★	N° 726
Douze cylindres qui hurlent dans les oreilles, une capacité effrayante à se jeter à la corde, boîte à crabots quelque peu brutale : la conduite de la Huayra R rend humble. Réservée à la piste.												

**Porsche** [www.porsche.com/france](http://www.porsche.com/france)

<b>718 CAYMAN S PDK</b>	350 ch	1 443 kg	4 à plat turbo	2 497 cm <sup>3</sup>	279 km/h	4"0	22"2	224	81 867 €	40 934 €	★★★★☆	N° 656/660/705
Avec un 4 cylindres certes, mais de 2,5 litres de cylindrée, le coupé Cayman S se transforme en une arme redoutable, capable de rivaliser avec des GT en termes de dynamisme et de performances.												
<b>718 CAYMAN GT4 **</b>	420 ch	1 460 kg	6 à plat	3 995 cm <sup>3</sup>	304 km/h	4"6	22"3	251	105 332 €	50 000 €	★★★★★	N° 695/713
Le flat 6 atmo se marie à merveille avec le châssis du Cayman, ciselé pour l'occasion. Jouissif en toutes circonstances, et plus encore en piste, le GT4 s'affirme comme la référence des coupés sportifs.												
<b>718 CAYMAN GT4 RS</b>	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	315 km/h	3"8	21"0	299	159 052 €	50 000 €	★★★★★	N° 723/727/736
Glisser le bloc de la 911 GT3 dans les entrailles du 718 Cayman ? Ça le fait, avec le zeste de sauvagerie que la GT3 n'est pas en mesure d'offrir. Au prix d'un amortissement coulé dans le béton...												
<b>718 BOXSTER S PDK</b>	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm <sup>3</sup>	285 km/h	4"1	22"3	224	83 907 €	41 954 €	★★★★☆	N° 652/656/661
Un 4 cylindres dans les entrailles d'une Porsche : un scandale ? S'il n'a pas le caractère d'un flat 6, ce bloc n'est pas déplaisant : 7 000 tr/mn, entre autres... Et quel dynamisme, sans dégrader le confort !												
<b>718 SPYDER **</b>	420 ch	1 440 kg	6 à plat	3 995 cm <sup>3</sup>	301 km/h	4"4	22"3	251	102 339 €	50 000 €	★★★★★	N° 691/707
Le Boxster devient Spyder quand il reçoit le flat 6 4.0 de 420 ch. Une mécanique à la hauteur du châssis, et ce serait encore mieux avec beaucoup de kilos en moins. Capote compliquée à manier.												
<b>718 SPYDER RS</b>	500 ch	1 410 kg *	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	308 km/h *	3"4 *	-	294	159 052 €	50 000 €	★★★★★	N° 740

	<b>LE DER DES DERS</b> Autant en profiter, avant que la 718 ne franchisse le Rubicon de la locomotion électrique. Du millésimé, de fait, mis en valeur par le bloc emprunté à la 911 GT3. Reste, sur le fond, une sportive taillée pour la route, à déguster comme telle.										↑ Homogénéité générale. Amortissement prévenant. Grip phénoménal.	↓ La piste, ce n'est pas son truc.
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	------------------------------------

**911 CARRERA** 385 ch 1 505 kg \* 6 à plat biturbo 2 981 cm<sup>3</sup> 293 km/h \* 4"0 \* - 233 124 885 € 50 000 € ★★★★★ N° 708  
La 911 Carrera « de base » donne accès au mythe et se savoure. Ce premier prix a tout de même joyeusement augmenté depuis deux ans (+ 15 000 €). Pack Sport Chrono recommandé (2 400 €).



# Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV  
du 14" au 21"


platinwheelsfrance www.platin.fr



**PLATIN**  
WHEELS

Marque allemande

## MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO <sub>2</sub> MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
<b>911 CARRERA S</b>	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	308 km/h *	3"4	21"1	238	140 485 €	50 000 €	★★★★★	N° 685/692/699
Née en 2019, la 911 numérotée 992 occupe plus de place au sol que sa devancière et a pris du poids. Rien n'y fait, c'est toujours de la balle. La 911 domine les débats, y compris avec ce bloc de 450 ch.												
<b>911 CARRERA GTS</b>	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	311 km/h *	3"4	20"9	244	158 175 €	50 000 €	★★★★★	N° 724
La meilleure des 911, si l'on met de côté la GT3 ? Nous ne sommes pas loin de le penser. Plus démonstrative que la Carrera S, moins absolue que la Turbo, pour situer le débat. Efficace sur circuit.												
<b>911 SPORT CLASSIC **</b>	550 ch	1 554 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	4"1	-	285	286 215 €	50 000 €	★★★★★	N° 734
A la base de cette série limitée, il y a l'une des plus grandes voyageuses du moment. La 911 Turbo pour la nommer. A prendre comme telle, pour une voiture qui ne s'autorise aucune fantaisie.												
<b>911 TURBO S</b>	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm <sup>3</sup>	330 km/h *	2"6	19"1	271	250 260 €	50 000 €	★★★★★	N° 701/703
La 911 des temps modernes passe en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Difficile de lui trouver une concurrente.												
<b>911 TURBO CABRIOLET</b>	580 ch	1 759 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm <sup>3</sup>	320 km/h	2"9	-	275	231 066 €	50 000 €	★★★★★	N° 711/733
Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors des normes et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
<b>911 TARGA 4S</b>	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm <sup>3</sup>	304 km/h *	3"6 *	-	243	162 805 €	50 000 €	★★★★★	N° 705
Avec sa verrière et son toit magique, la Targa occupe une place particulière dans la gamme 911. Une alternative séduisante au cabriolet, vendu au même prix. La Targa est moins radicale.												
<b>911 GT3</b>	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	318 km/h *	3"3	-	294	196 554 €	50 000 €	★★★★★	N° 714/716/718
Porsche met des doubles triangles à l'avant, avec à la clé une précision de conduite chirurgicale. Le 4 litres est une machine à sensations fortes et le tout donne la GT3. Seule sur sa planète.												
<b>911 GT3 PACK TOURING</b>	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	318 km/h *	4"0	21"2	292	196 554 €	50 000 €	★★★★★	N° 731/732
Et c'est quoi le Pack Touring ? Réponse, un spoiler rétractable qui limoge l'aile attribué à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.												
<b>911 GT3 RS</b>	525 ch	1 450 kg	6 à plat	3 996 cm <sup>3</sup>	296 km/h *	3"4	20"8	305	253 454 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/738
<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  <p><b>LA PISTARDE</b> Un 6 à plat atmosphérique de 525 ch mais une aérodynamique en dehors des normes établies pour compenser. Grip exceptionnel au résultat. La GT3 RS est la pistarde par excellence, dans tous les sens du terme.</p> </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> <p>↑ Née pour la piste, mais indulgente envers l'apprenti pilote...</p> </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> <p>↓ Rétrogradage de la boîte PDK en mode auto.</p> </div> </div>												
<b>911 DAKAR</b>	480 ch	1 695 kg *	6 à plat turbo	2 981 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"4 *	-	256	226 689 €	50 000 €	★★★★★	N° 740
Une garde au sol rehaussée, cela a du bon. Cette 911-là épargne vos vertèbres, sans incidence néfaste sur « l'esprit 911 ». Roulis jugulé et tempérament sportif préservé : c'est par où, Dakar ?												
<b>PANAMERA GTS</b>	480 ch	2 020 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	3"9 *	-	275	147 896 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727
Peut-on qualifier la Panamera d'enclume ? Dans le cas de la GTS, l'épithète n'a aucun sens. Roulis tué dans l'œuf, direction directe et accélérations franches : difficile de faire la fine bouche.												
<b>PANAMERA TURBO S</b>	630 ch	2 080 kg *	V8 biturbo	3 996 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"2	20"8	289	194 977 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709/710
L'exploit n'est pas mince. Porsche parvient à infuser son ADN maison dans une familiale pachydermique. Vous savez, ce savant mélange entre précision, dynamisme et performances insolentes.												
<b>PANAMERA TURBO S E-HYBRID</b>	700 ch	2 350 kg *	V8 biturbo + 1 élec.	3 996 cm <sup>3</sup>	315 km/h *	3"2 *	-	61	200 977 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Le complexe hybride répond présent en permanence, du ralenti à la zone rouge. La Panamera ainsi motorisée détale dès la moindre pression sur l'accélérateur. L'agilité est fournie en paquet cadeau.												
<b>TAYCAN</b>	408 ch	2 050 kg	1 moteur élec.	-	230 km/h *	5"4 *	-	0	96 080 €	0 €	★★★★☆	N° 712
La Taycan de base se range parmi les propulsions et ne reçoit, ce faisant, qu'un seul électromoteur. Lequel fait l'affaire dans l'absolu. Pour les accélérations à la mode Porsche, il faudra taper plus haut.												
<b>TAYCAN TURBO S</b>	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	0	201 440 €	0 €	★★★★☆	N° 695/702/710
Presque 2,3 tonnes sur la balance : il y aurait matière à se méfier. Erreur ! Le dynamisme bluffant et les freins endurants invitent à une conduite musclée sans arrière-pensées. 405 km d'autonomie, dit Porsche.												
<b>Praga</b> <a href="http://www.pragaglobal.com">www.pragaglobal.com</a>												
<b>BOHEMA</b>	700 ch	982 kg	V6 biturbo	3 799 cm <sup>3</sup>	300 km/h *	2"3 *	-	-	1 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 734
C'est la Nissan GT-R qui régale, en mettant à disposition son V6 2.8 biturbo. La structure et le poids maintenu sous la tonne n'appartiennent qu'à cette hypercar tchèque. Et là, c'est la claque.												
<b>Renault</b> <a href="http://www.renault.fr">www.renault.fr</a>												
<b>MÉGANE R.S. ULTIME</b>	300 ch	1 426 kg *	4 en ligne, turbo	1 798 cm <sup>3</sup>	255 km/h *	5"7 *	-	192	53 450 €	16 149 €	★★★★☆	N° 737
Pour la dernière Renault badgée R.S., la recette est simple. On prend l'ex-Trophy, on la remaquille, et l'on retrouve l'agilité qui fit les grandes heures de cette sportive en mode traction.												
<b>Rolls-Royce</b> <a href="http://www.rollsroycemotorcars.com">www.rollsroycemotorcars.com</a>												
<b>WRAITH **</b>	632 ch	2 360 kg *	V12 biturbo	6 592 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"5 *	-	365	321 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 622
Extrapolé de la précédente génération de la Ghost, le coupé Wraith goûte peu le sport. Il n'empêche, il fascine par sa douceur de fonctionnement et sa suspension taillée dans un filtre triple épaisseur.												
<b>DAWN **</b>	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 592 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	5"0 *	-	372	367 600 €	50 000 €	★★★★☆	N° 666
La Wraith sans le toit renvoie à une époque où seul comptait le déplacement dans le plus grand confort. Le moindre kilomètre est un voyage. Le moindre trajet est une croisière.												
<b>PHANTOM</b>	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	5"3 *	-	329	486 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 673
Nous en sommes à la huitième génération. Moulée dans une structure en aluminium, la Phantom, pour autant, s'en tient à ses fondamentaux. Luxe, calme et volupté, cela ne changera jamais...												
<b>GHOST BLACK BADGE</b>	600 ch	2 490 kg *	V12 biturbo	6 750 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"7 *	-	-	426 924 €	50 000 €	★★★★☆	N° 733
La Ghost Black Badge, ce sont 30 ch supplémentaires par rapport à la Ghost. Autant dire que le V12 haltérophile n'a aucun mal à déplacer cette enclume, sereine dans le sinueux. Fascinante.												
<b>Tesla</b> <a href="http://www.tesla.com">www.tesla.com</a>												
<b>MODEL 3 PERFORMANCE</b>	483 ch	1 849 kg	2 moteurs élec.	-	261 km/h *	3"3	21"8	0	53 990 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Ce n'est pas une pure sportive. La Model 3 Performance n'en demeure pas moins très aboutie, à la fois précise, vive et musclée en reprises. Traction, propulsion ou intégrale, c'est selon l'humeur.												
<b>Toyota</b> <a href="http://www.toyota.fr">www.toyota.fr</a>												
<b>GR YARIS</b>	261 ch	1 283 kg	3 en ligne turbo	1 618 cm <sup>3</sup>	230 km/h	5"2	24"7	186	37 400 €	12 552 €	★★★★☆	N° 708/710/719/736
Tout est là, du 3 cylindres 1.6 qui monte dans les tours au son du clairon à la transmission intégrale réellement permanente. Torrent de sensations fortes à la clé et position de conduite à revoir.												
<b>GR 86</b>	234 ch	1 286 kg	4 à plat	2 387 cm <sup>3</sup>	226 km/h	6"4	25"8	200	33 900 €	16 950 €	★★★★★	N° 724/727/734
Des bonnes dispositions du «4 à plat» de 234 ch à l'agilité de cabri résultant d'un châssis taillé au poinçon, on se régale au volant de ce coupé compact. Sportive confirmée, probante sur la piste.												
<b>GR SUPRA 3.0 BVM</b>	340 ch	1 577 kg *	6 en ligne turbo	2 998 cm <sup>3</sup>	250 km/h *	4"6 *	-	198	69 300 €	20 396 €	★★★★☆	N° 727
Son premier mérite ? Exister. La greffe d'une boîte mécanique, dont la commande est guidée dans les règles, ragaillardit la Supra 3.0, les correctifs apportés au châssis aidant. Plaisir garanti.												
<b>Volkswagen</b> <a href="http://www.volkswagen.fr">www.volkswagen.fr</a>												
<b>GOLF GTI CLUBSPORT 4S</b>	300 ch	1 472 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	250 km/h	5"9	24"7	189	53 085 €	14 273 €	★★★★☆	N° 721/737
Moins timorée que la GTI mais point trop démonstrative non plus, telle se présente la GTI Clubsport. Un rien avare de sensations, pour la résumer. Moteur à la fois souple et performant.												
<b>GOLF R 20 ANS</b>	333 ch	1 555 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm <sup>3</sup>	270 km/h *	4"6	-	191	64 545 €	15 506 €	★★★★☆	N° 734
Née traction, la Golf mue en intégrale quand elle prend l'R. Une intégrale qui ne s'interdit pas un zeste de facétie sur chaussée glissante... Moteur dans le ton, contrairement à la boîte DSG.												



Depuis 1962

# Sport - Luxe - Compétition - Collection

Référent sur le marché de l'automobile de sport, de luxe, de compétition et de collection, Sport Auto Annonces offre aux professionnels reconnus un environnement privilégié et de qualité pour développer leur relation de confiance avec nos lecteurs passionnés, utilisateurs et collectionneurs.

### A VOTRE SERVICE

Directrice de publicité : Julie Martinot 01 41 33 57 73 | Directeur de publicité adjoint : Fabrice Gauvin 01 41 33 29 46  
| [pub.sportauto@reworldmedia.com](mailto:pub.sportauto@reworldmedia.com) | [sportauto.fr](http://sportauto.fr) |

## SPORT AUTO EXPERIENCE

### Une 4<sup>ème</sup> édition de notre Track Day « estival » Sport Auto au Mans

■ Le 28 août se tenait notre traditionnelle journée de roulage de fin d'été sur le circuit Bugatti. Une journée que la météo a voulue riche en nuances colorées. Du gris profond et humide au bleu immaculé, tout était réuni pour offrir à tous leurs conditions favorites de roulage.

Merci à vous tous pour votre joyeuse et amicale participation à cet événement que nous désirons faire perdurer dans un état d'esprit toujours aussi « Gentleman Driver ».

A bientôt pour une saison 2024 que nous espérons riche en émotions.

Retrouvez les billetteries des événements 2023 et bientôt 2024 :

<https://bit.ly/BilletwebSAE>

Inscrivez-vous à la newsletter Sport Auto Experience via

<https://bit.ly/SportAutoExperience>

Professionnels, devenez partenaire de nos prochains événements en contactant Fabrice au 06 69 94 49 16





# ALPINE



## DEAUVILLE

Partenaire Sport Auto Track Day Le Mans août 2023

© PBPHOTOGRAPHY



SCAN ME

Réservez votre essai

f AlpineDeauville



gueudet.fr  
f @



**Bienvenue chez le 2<sup>ème</sup> distributeur automobile français**

Où que vous soyez, quel que soit votre besoin, il y a forcément une de nos 170 concessions Gueudet 1880 proche de chez vous



**5000 occasions**  
sur [gueudet.fr](http://gueudet.fr)

**Acheter un véhicule d'occasion dans le réseau Gueudet 1880, c'est opter pour la sérénité.**

Vous avez l'assurance d'acheter un véhicule contrôlé et garanti par des professionnels de l'automobile.

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

PARTENAIRES SPORT AUTO EXPERIENCE





# QUARKUS

Constructeur automobile français



**17/18 NOV 23**

**Rendez-vous au Castellet  
lors du weekend Exclusive Drive  
sur le circuit Paul Ricard  
pour la présentation officielle de  
la Quarkus P3**



Quarkus  
Damien ALFANO



quarkus\_automobiles  
damien\_alfano



exclusivedrive





# OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT

Anthony ROUZE  
arouze@modena-sport.fr  
Tel. 06 69 00 58 20

Arnaud PAPINI  
apapini@modena-sport.fr  
Tel. 06 98 44 84 85



### Ferrari Roma

Année : 2021  
Km : 7 810  
Couleur extérieure : Rosso Corsa  
269 900 €



### Ferrari F8 Tributo

Année : 2020  
Km : 7 291  
Couleur extérieure : Rosso Scuderia  
359 900 €



### Ferrari Portofino

Année : 2019  
Km : 44 106  
Couleur extérieure : Argento Nurburgring  
224 000 € TVA



### Ferrari Portofino

Année : 2019  
Km : 10 653  
Couleur extérieure : Blu Tour de France  
239 900 €



### Ferrari 488 GTB

Année : 2016  
Km : 29 483  
Couleur extérieure : Rosso Corsa  
229 900 €



### Ferrari 458 Speciale

Année : 2014  
Km : 29 180  
Couleur extérieure : Rosso Corsa  
389 900 €



### Ferrari 430 Scuderia 16M

Année : 2009  
Km : 35 686  
Couleur extérieure : Bianco Avus  
399 900 €



### Ferrari 488 Spider

Année : 2018  
Km : 19 556  
Couleur extérieure : Grigio Silverstone  
259 900 €



### Ferrari 812 GTS

Année : 2020  
Km : 29 596  
Couleur extérieure : Argento Nurburgring  
474 900 € TVA



### Ferrari California

Année : 2009  
Km : 104 857  
Couleur extérieure : Nero Daytona  
93 900 €



### Ferrari F8 Spider

Année : 2021  
Km : 27 862  
Couleur extérieure : Giallo Modena  
399 900 € TVA



### Ferrari Roma

Année : 2020  
Km : 8 499  
Couleur extérieure : Blu Roma  
274 900 €



### Ferrari California T

Année : 2014  
Km : 36 087  
Couleur extérieure : Rosso California  
164 900 €



### Ferrari F8 Tributo

Année : 2019  
Km : 13 450  
Couleur extérieure : Rosso Scuderia  
348 900 €



### Ferrari 458 Spider

Année : 2012  
Km : 55 639  
Couleur extérieure : Bianco Avus  
219 900 €



### Ferrari 488 GTB

Année : 2016  
Km : 24 617  
Couleur extérieure : Rosso Corsa  
226 900 €

92 Route de Castres  
31130 Balma  
Tél. 05 61 54 14 14  
toulouse.ferrari dealers.com



ferrariapproved.com

PARTENAIRES SPORT AUTO EXPERIENCE

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

101





Charles de Saint-Seine

# FRANCE SUPERCARS



Recherche sur-mesure | Achat | Dépôt-Vente | Conciergerie  
Detailing | Transport | Financement | Gardiennage



**Mercedes SLR V8 5.4 Comp.**  
12/07 - 20 190 km - 349 900 €  
JA 19' Turbine noir, cuir Nappa noir



**Mercedes SLS AMG Coupé**  
04/11 - 16 690 km - 319 900 €  
JA AMG, B&O, housse, cuir rouge



**Porsche 991.1 GT3 RS**  
03/16 - 8 900 km - 249 900 €  
Sport Chrono, harnais, Alcantara noir



**Lotus Exige 410 Sport 20th Anniversary**  
12/20 - 11 200 km - 114 900 €  
JA 17' AV et 18' AR, Pack carbone int./ext.



**Bentley Continental GT Speed 625 ch**  
11/12 - 53 900 km - 94 500 €  
JA 21' Speed, susp. pneu., régl., caméra



**Maserati GranTurismo Sport 4.7**  
10/10 - 19 090 km - 79 900 €  
JA 20', Pack carbone int./ext., Bose



**Aston Martin DB9 Coupé V12 477**  
06/10 - 51 900 km - 68 900 €  
Sgs AV chauffants, régl., cuir rouge



**BMW 330e M Sport**  
10/19 - 82 900 km - 36 900 €  
JA 19', Pack M, TOE, cuir noir



**Maserati Levante Trofeo V8 Bi-Turbo**  
12/20 - 32 900 km - 126 900 €  
JA 22' Orione, Pack Nerissimo, TO pano.



**Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid**  
10/19 - 55 900 km - 97 900 €  
JA 21' RS Spyder Design, cuir noir



**Mercedes GLE Coupé 63 S AMG**  
03/16 - 53 900 km - 79 900 €  
JA 22' AMG, TO pano., Harman K.



**Mercedes GLC 63 AMG S 4Matic V8**  
10/18 - 59 900 km - 78 900 €  
JA AMG 20', Pack Chrome ext., Pack Confort

FRANCE SUPERCARS | 7 Rue Hedy Lamarr, 35310 MORDELLES

☎ 02 23 42 27 13 | [contact@francesupercars.com](mailto:contact@francesupercars.com) | [\\_france\\_supercars\\_](https://www.instagram.com/_france_supercars_)

[www.francesupercars.com](http://www.francesupercars.com)

PARTENAIRES SPORT AUTO EXPERIENCE

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



**PLATIN**  
★★★ WHEELS

**Jantes homologuées TÜV**  
du 14" au 21"

Spécial  
TESLA

  
**TÜV**  
CERTIFIED  
Pour votre sécurité

**P113**

**P106**

**Pneus été, hiver et  
toutes saisons du 13" au 19"**

**PLATIN**  
★★★ TYRES



**RP 420 SUMMER**



PLATIN, marque allemande de jantes et de pneumatiques depuis 1987.

  [platinwheelsfrance](https://www.instagram.com/platinwheelsfrance)

 [www.platin.fr](http://www.platin.fr)

PARTENAIRES SPORT AUTO EXPERIENCE





 ValueMyCar | RAMBOUILLET

## LOUEZ VOTRE BOX OU CONFIEZ-NOUS VOTRE VÉHICULE

Réalisez vous même votre entretien Esthétique et Mécanique où confiez-nous votre véhicule pour tous types de services Esthétiques ( lavage, polissage, detailing, protection céramique... )

- 2 Boxes Lavage
- 2 Boxes Esthétiques
- 2 Boxes Mécaniques

Nos tarifs intègrent l'ensemble des équipements ainsi que les conseils de notre équipe.

À PARTIR DE

**14<sup>€</sup>**  
**,99**



**Adresse**  
3 Rue Hélène Boucher,  
78125 Gazeran

**Contact**  
01 61 39 16 64  
www.valuemycar.fr

**Réseaux sociaux**  
@valuemycar.rambouillet





**stand21**<sup>®</sup>  
*Racerwear*

**PARCE QUE  
VOUS ÊTES**

**IL VOUS  
FAUT LES  
MEILLEURS**

■ **MARI/FEMME**

■ **PARENT**

■ **GRANDPARENT**

■ **ENFANT**

■ **FRÈRE/SOEUR**

■ **AMI/AMIE**

■ **DÉCIDEUR**

**CASQUE** ■

**SYSTÈME FHR** ■

**COMBINAISON** ■

**SOUS-VÊTEMENTS** ■

**GANTS** ■

**CHAUSSETTES** ■

**BOTTINES** ■



Stand 21 Headquarters - 12, rue des Novalles - 21240 TALANT - Phone: +33 (0) 380 539 221 - Fax: +33 (0) 380 539 230 - info@stand21.com

-FOR OVER 50 YEARS, YOUR RACING SAFETY TAILOR-

[www.stand21.com](http://www.stand21.com) FIND STAND 21 RACEWEAR ON    





PIT  
LEGEND

Pitlegend, spécialiste européen du mémorabilia de la Formule 1 vous propose des produits Rares, Historiques & Authentiques.



Sac unique à base d'une combinaison réplique Ayrton Senna



Réplique Ayrton Senna 1994 sur vraie base de l'époque



Casque porté course Charles Leclerc 2021

Casque personnalisé



Pontons de la Lotus T 88 de 1981, Elio De Angelis, Nigel Mansell

*Vous recherchez un article spécial, nous sommes là pour satisfaire au maximum vos attentes.*

*Réalisation sur mesure de votre casque et combinaisons.  
Livraison personnalisée partout en France et Europe*

 @pitlegend.official | Xavier Harbon ☎ 06 79 89 41 13





## ASTON MARTIN Paris

6 - 10 Rue de la Cavalerie – 75015 Paris

+33 1 53 86 72 72

[contact@astonmartinparis.com](mailto:contact@astonmartinparis.com)



**Aston Martin DB9**  
01/2007 - 66 000 km - 69 890 €



**Aston Martin DB11 V12**  
06/2017 - 35 000 km - 169 000 €



**Aston Martin DBX707**  
12/2022 - 13 129 km - 294 900 €

## ASTON MARTIN Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy – 33700 Mérignac

+33 5 56 16 21 00

[contact@astonmartinbordeaux.com](mailto:contact@astonmartinbordeaux.com)



**Aston Martin Vanquish Carbon Black**  
02/2015 - 36 000 km - 185 576 €



**Aston Martin New Vantage**  
06/2020 - 15 600 km - 166 510 €



**Aston Martin DBX**  
04/2021 - 12 000 km - 202 550 €

## ASTON MARTIN Monaco

5 avenue Princesse Grace – 98000 Monaco

+377 97 97 86 50

[contact@astonmartin-monaco.com](mailto:contact@astonmartin-monaco.com)



**Aston Martin New Vantage**  
03/2023 - 200 km - 193 500 €



**Aston Martin DB11 V8**  
09/2022 - 800 km - 215 000 €



**Aston Martin DBX707**  
08/2022 - 1 500 km - 270 000 €





**Aston Martin DBX 707 ch**  
08/02 – 1.500 km – 270.000 €



**Bentley Continental GT W12 First Edition**  
07/18 – 33.335 km – 199.000 €



**Bentley Bentayga V8**  
09/20 – 35.200 km – 229.000 €



**Ferrari 812 GTS**  
03/22 – 9.300 km – 560.000 €



**Aston Martin DBX V8**  
10/20 – 13.500 km – 173.000 €



**Bentley Continental GT W12 Speed**  
02/23 – 60 km – 319.000 €



**Bentley Bentayga V8**  
06/21 – 21.580 km – 239.000 €



**Ferrari F8 Tributo**  
03/21 – 1.000 km – 339.000 €



**Aston Martin DB11 V8**  
09/22 – 800 km – 215.000 €



**Bentley Continental GTC W12 Speed**  
04/22 – 640 km – 315.000 €



**Bentley Bentayga V8 First Edition**  
03/21 – 19.000 km – 239.000 €



**Ferrari Portofino**  
10/18 – 26.000 km – 218.000 €



**Aston Martin DBS Superleggera**  
11/18 – 4.500 km – 290.000 €



**Bentley Continental GTC V8**  
07/22 – 9.000 km – 259.000 €



**Bentley Flying Spur W12 First Edition**  
06/20 – 970 km – 245.000 €



**Ferrari Roma**  
11/20 – 11.000 km – 253.000 €



**Aston Martin Virage V12**  
10/11 – 33.200 km – 113.000 €



**Bentley Continental GT V8**  
01/21 – 21.300 km – 235.000 €



**Bentley Flying Spur V8**  
01/21 – 6.620 km – 225.000 €



**Ferrari 296 GTB**  
05/22 – 5.625 km – 388.000 €





Téléchargez notre application

**MONACO-OCCASIONS.COM**



**Mercedes-Benz A35 AMG 4Matic**  
04/20 – 29.500 km – 53.500 €



**Mercedes-Benz GLE 63 AMG Coupé S**  
07/22 – 9.000 km – 149.000 €



**Mercedes-Benz E450 Coupé AMG Line**  
07/19 – 19.800 km – 49.500 €



**Mercedes-Benz AMG GT Black Series**  
10/21 – 900 km – 479.000 €



**Mercedes-Benz GLA 35 AMG**  
08/21 – 7.500 km – 65.800 €



**Mercedes-Benz GLC 63 AMG S**  
10/16 – 34.500 km – 91.500 €



**Mercedes-Benz GLC 63 AMG Coupé**  
08/19 – 50.000 km – 86.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT 4Portes S E Performance**  
09/22 – 9.800 km – 199.000 €



**Mercedes-Benz GLB 35 AMG**  
11/20 – 9.300 km – 64.500 €



**Mercedes-Benz S580 503 ch Limousine 4Matic**  
03/22 – 12.200 km – 154.000 €



**Mercedes-Benz S560 Maybach 4Matic**  
05/18 – 65.200 km – 92.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT**  
07/15 – 38.700 km – 89.000 €



**Mercedes-Benz EQS 450+ AMG Line**  
02/22 – 6.000 km – 118.000 €



**Mercedes-Benz S500 Coupé 4Matic**  
01/15 – 44.000 km – 69.500 €



**Mercedes-Benz S580e AMG Line**  
11/21 – 8.000 km – 129.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT Roadster C**  
12/19 – 23.000 km – 162.000 €



**Mercedes-Benz EQC 400 AMG Line**  
09/22 – 6.500 km – 66.000 €



**Mercedes-Benz S400d AMG Line 4Matic**  
12/21 – 22.000 km – 109.000 €



**Mercedes-Benz G63 AMG**  
03/23 – 3.400 km – 219.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT R**  
03/17 – 36.000 km – 145.000 €

**24, Avenue de Fontvieille - Monaco - Tél. +377 92 05 95 96 - Email : info@monaco-occasions.com**



OFFICIAL  
FERRARI DEALER  
SCUDERIA MONTE-CARLO



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX





**McLaren 765LT**  
12/20 – 2.500 km – 485.000 €



**Porsche 718 Cayman GT4**  
03/20 – 18.000 km – 99.000 €



**Land-Rover Defender 110 D240 HSE**  
01/21 – 21.000 km – 86.500 €



**Rolls-Royce Ghost**  
01/21 – 17.000 km – 355.000 €



**McLaren 765LT Spider**  
12/21 – 5.200 km – 570.000 €



**Porsche 718 Spyder**  
05/21 – 6.800 km – 118.000 €



**Range Rover P530 Autobiography SWB**  
10/22 – 17.000 km – 199.000 €



**Rolls-Royce Phantom Drophead**  
07/09 – 5.000 km – 315.000 €



**McLaren 720S Performance**  
03/18 – 26.900 km – 249.000 €



**Porsche 991 Turbo S**  
03/17 – 36.000 km – 169.000 €



**Porsche Panamera 4S E-Hybrid**  
12/20 – 42.000 km – 119.000 €



**Rolls-Royce Phantom**  
02/20 – 18.000 km – 485.000 €



**McLaren 720S Luxury**  
10/17 – 34.400 km – 230.000 €



**Porsche 992 Carrera 4S Cabriolet**  
03/23 – 13.000 km – 177.000 €



**Porsche Taycan Sport Turismo 4S**  
12/22 – 2.200 km – 135.000 €



**Lamborghini Urus**  
07/20 – 13.700 km – 290.000 €



**McLaren 600LT**  
03/19 – 7.100 km – 248.000 €



**Porsche 992 Turbo S**  
09/21 – 4.500 km – 269.000 €



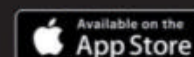
**Porsche Cayenne Turbo GT**  
04/22 – 6.050 km – 219.000 €



**Lamborghini Aventador LP 700-4**  
02/17 – 20.100 km – 328.000 €

Téléchargez notre application

# MONACO-OCCASIONS.COM







SERVICE APRÈS-VENTE OFFICIEL

## Monaco Motors

Le projet Ferrari Genuine a été défini en vue d'offrir une vaste gamme de composants, d'accessoires et d'aménagements, conçus et réalisés spécialement pour personnaliser les voitures du Cheval Cabré.

### Testarossa Monodado

#### Monospecchio

11/86, 100.000 km, rouge, cuir crème, révision complète.

**130.000 €**

### GTC4

03/17, 363 km, Rosso Corsa, cuir beige, toit Pano, Lift, Gtie power 24 mois.

**320.000 €**

### F599

08/06, 9.900 km, Rosso Corsa, cuir beige Daytona, écussons, étriers rouge.

**169.900 €**

### 512 TR

01/92, 30.800 km, jaune, cuir noir.

**249.900 €**

### 488 GTB

2017, 45.900 km, Rosso Corsa, cuir noir, volant Led, étriers rouge, film face avant, JA noires

**200.000 €**

### 458 Italia

06/10, 25.921 km, jaune triple couche, sièges racing, Int. full carbone, 2<sup>ème</sup> main, Gar. 24 mois Ferrari.

**219.900 €**

### California

2009, 33.700 km, gris Silverstone, cuir Bordeaux Daytona, compteur jaune

**129.000 €**

### F430 Scuderia

2008, 11.500 km, Rosso Corsa, int noir, 2<sup>ème</sup> main, étriers rouges, écussons.

**279.900 €**

Pour plus d'information veuillez contacter votre service après-vente officiel.



Monaco Motors (Groupe Cavallari)

6 - 11 rue Princesse Florestine  
98000 Monaco

tél : 0033 6 80 86 50 49

[www.ferrarimonaco.com](http://www.ferrarimonaco.com)

Romarc Meyer / [r.meyer@ets-cavallari.mc](mailto:r.meyer@ets-cavallari.mc)



## BMW ALPINA D3 S TOURING

### UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1964*

La pierre angulaire, posée par Burkard Bovensiepen dans les années 1960 avec une BMW 1500 à la puissance accrue, est devenue au cours de ces cinq dernières décennies une valeur incontournable de l'automobile sportive de luxe. Les automobiles BMW ALPINA, de leur naissance dans les meilleures conditions grâce aux qualités des voitures BMW, représentent aujourd'hui le nec-plus-ultra en termes de confort, de puissance et de consommation. Le nouveau modèle D3 S Touring marie ces caractéristiques comme aucune automobile ne l'a jamais réalisé auparavant.

• 261 kW (355 ch) • 730 Nm • Vitesse maximum : 273 km/h • 0-100 km/heure 4,6 s • Consommation en cycle mixte : 6,9 l/100 km  
• Emissions de CO2 en cycle mixte : 182 g / km.

**GRIM**

**BMW Valence Montélimar**

08 05 02 14 14 | [www.groupe-grim.com](http://www.groupe-grim.com) | [www.alpina-configurateur.com/fr](http://www.alpina-configurateur.com/fr)





Distributeur officiel à Paris

# Beaumont

Automobile Paris

- Achat, Vente, Dépôt Vente
- Service Après-Vente
- Mécanique véhicules sport & collection



Distributeur officiel à Paris



Porsche 997 GT2 RS - 10/10, 18 000 km, état exceptionnel, suivi Porsche - 385 000 €

RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE NOTRE STOCK SUR [WWW.BEAUMONTAUTOMOBILE.COM](http://WWW.BEAUMONTAUTOMOBILE.COM)

Atelier & Showroom - 45 rue Cambronne - 75015 Paris - [contact@beaumontautomobile.com](mailto:contact@beaumontautomobile.com)  
Tél : 01 45 51 38 60 - Steven : 06 12 69 25 61 - Aurélien : 06 72 14 84 92



RÉSEAUX



## FOR THE DRIVERS



Plusieurs Lotus Emira en stocks et disponibles chez votre concessionnaire Lotus Monaco Cavallari



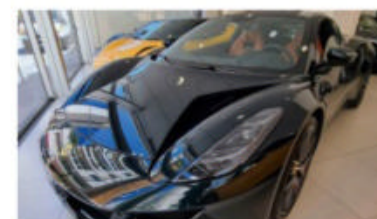
**Porsche Cayenne 2 V6**  
11/17, 131.000 km, blanc, cuir noir, TOE, JA 20, français - 55.900 €



**BMW M3 Competition X-drive**  
01/23, 939 km, gris, cuir noir. - 129.900 €



**Lotus Emira « First Edition »**  
Neuve, rouge cuir gris, Black Pack, volant alcantara - 100.880 €



**Lotus Emira V6 First Edition BVA**  
Neuve, Dark verdant, cuir Tan, black Pack. - 103.000 €



6 - 11 rue Princesse Florestine 98000 Monaco | ☎ + 377 97 97 88 15 | [r.meyer@ets-cavallari.mc](mailto:r.meyer@ets-cavallari.mc) | [www.cavallari.fr](http://www.cavallari.fr)



## NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



## INEOS GRENADIER

A commander dès aujourd'hui chez Ineos Lille  
Distributeur Officiel pour le Nord de la France



## CATERHAM 170 R

A commander dès aujourd'hui chez Caterham Lille  
Distributeur Officiel pour le Nord de la France

CATERHAM



**VERBAERE**  
PASSION & SERVICES

## VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

[www.verbaereauto.com](http://www.verbaereauto.com)





## Certaines choses sont intemporelles

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

### OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

Découvrez les Maserati Approved, des Maserati récentes, sélectionnées et contrôlées par des techniciens Maserati sur 121 points. Signe de leur excellence, elles profitent d'une garantie allant jusqu'à la 6<sup>ème</sup> année du véhicule avec un kilométrage illimité. Si vous cherchez une occasion d'exception venez la découvrir chez votre Distributeur Maserati ou sur Maserati.com.



### MASERATI APPROVED

**13 - Astrada**  
13290 - Aix en Provence  
04 42 39 03 86

**31 - Modena Sport**  
31130 - Balma  
05 61 54 14 14

**33 - Auto Ouest**  
33700 - Mérignac  
05 56 13 20 90

**35 - CLG Motors Rennes**  
35520 - La Mézière  
02 99 30 80 00

**45 - Eagle Automobiles**  
45000 - Orléans  
02 38 65 31 31

**51 - Reims Ital Motore**  
51420 - Witry les Reims  
03 26 97 97 77

**59 - First Automobiles**  
59650 - Villeneuve d'Ascq  
03 20 79 99 85

**68 - CAR Avenue Mulhouse**  
68110 - Illzach  
03 89 31 33 95

**69 - SC by Delorme**  
69190 - Saint Fons  
04 81 09 17 75

**74 - Automotion by autosphere**  
74330 - Epagny Metz-Tessy  
04 50 22 88 55

**78 - Residenza**  
78110 - Le Vésinet  
01 78 64 31 94

**83 - CLG Motors Riviera**  
83480 - Puget sur Argens  
04 93 33 26 33

**85 - Trident**  
85000 - Moulleron le Captif  
02 51 24 43 85

**CLG Motors Monaco**  
98000 - Monaco  
+377 93 50 17 82

Maserati West Europe / 2-10 Boulevard de l'Europe - 78300 Poissy - 487 526 931 R.C.S. Versailles

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer





Modena Sport / 31 Haute-Garonne



**MC 20 Cielo** 07/23  
500 km, gris foncé, alcantara noir / rouge, intérieur carbone, lift ..... **349.900 €**



**Grecale Modena Hybrid** 12/22  
16.078 km, grigio Lava, cuir noir, Sonus Faber, finition Int. Carbone, T.O Pano, JA 20 Etere..... **119.900 €**



**Ghibli 3.0 L D 275 cv** 03/16  
62.500 km, nero Ribelle, cuir nero, Packs (Convenience, Business + et Premium), JA 20 Urano **44.900 €**



**GranTurismo 4.7 S** 01/09  
65.845 km, noir métal, cuir noir / alcantara gris, Skyhook, Bose, JA 20 Neptune .. **69.900 €**

CLG Motors Rennes / 35 Ille et Vilaine



**Ghibli Trofeo** 05/21  
50 km, noir métal, cuir noir, Pack carbone, Harman Kardon, toit ouvrant.....**151.590 €**



**Levante Trofeo** 12/20  
32.000 km, blanc métal, cuir noir, T.O, sièges chauffants.....**139.800 €**



**Ghibli Modena** 06/22  
50 km, gris métal, cuir noir, Pack assistant conduct. +, sièges chauffants, T.O...**129.900 €**



**Ghibli 330 Hybrid GranSport** 06/21  
24.200 km, noir, cuir noir, Packs (Confort, Connectivity et Premium), carbone Int, JA 20 Teseo . **89.900 €**

Car Avenue Mulhouse / 68 Haut Rhin



**Levante Trofeo** 04/22  
4.250 km, noir, cuir noir, Pack Assist. Cond. +, Toit Pano, finition carbone, JA 22 Orion . **189.900 €**



**Ghibli GT Hybrid** 04/22  
3.604 km, noir, cuir noir / Rosso, Pack Sport, étriers rouges, JA 20 Teseo ..... **109.900 €**



**Quattroporte Q4** 03/22  
3.018 km, noir, cuir noir, Packs (Confort et Assist. Cond. +), JA 21 Atlante.....**169.900 €**



**Levante GranSport 3.0 L D 275 cv** 02/19  
87.000 km, gris, cuir noir, Toit Pano, étriers bleu, JA 21 Anteo ..... **59.900 €**

CLG Motors Riviera Fréjus / 83 Var



**Ghibli Trofeo 580 ch** 12/21  
8.500 km, gris mat, cuir noir, Harman Kardon, JA 21 Orion..... **158.000 € (Taxe CO2 incluse)**



**Ghibli Modena S 430 ch** 12/21  
7.000 km, gris foncé, cuir noir, Bower & Wilkins, JA 21 Titanio, full opts..**159.900 € (Taxe CO2 incluse)**



**Levante Trofeo Ph 2** 2019  
38.000 km, noir, cuir noir, full options ..... **129.900 € (Taxe CO2 incluse)**



**Grecale GT 300 cv Hybrid** 04/23  
5.000 km, bleu métal, cuir noir, Pack Assist. Cond. +, JA 20 Eletre.....**111.000 € (Taxe CO2 incluse)**



MASERATI APPROVED

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



# WHAT IS AVAXHOME?



# AVAXHOME-

the biggest Internet portal,  
providing you various content:  
brand new books, trending movies,  
fresh magazines, hot games,  
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



**AVXLIVE** **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>





## LAMBORGHINI REVUELTO

La Revuelto est la première supersportive hybride HPEV (High Performance Electrified Vehicle). Avec la Revuelto, Lamborghini établit une nouvelle référence en matière de performances, de technologie embarquée et de plaisir de conduire. Le frisson ultime procuré par la Revuelto est atteint grâce à un groupe motopropulseur qui délivre 1 015 ch au total, combinant la puissance d'un tout nouveau moteur à combustion interne de 12 cylindres avec trois moteurs électriques à haute densité et une boîte de vitesses électronique transversale à double embrayage révolutionnaire.



## LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

### Concessionnaires Officiels

#### CANNES

362 Avenue du Campon  
06110 Le Cannet  
Tel : +33 4 22 78 78 78  
Mobile : +33 6 30 906 344  
emeric.neve@passionautomobiles.fr  
lamborghini-cannes.com

#### LYON

2 Chemin des Cuers  
69570 Dardilly  
Tel : +33 4 72 29 12 21  
Mobile : +33 6 43 55 85 39  
lionel.laffont@passionautomobiles.fr  
lamborghini-lyon.com

#### MULHOUSE

Avenue P.Pflimlin  
68390 Sausheim  
Tel : +33 3 89 314 312  
Mobile : +33 6 80 45 40 41  
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr  
lamborghini-mulhouse.com

Le véhicule n'est pas encore proposé à la vente. Par conséquent, il n'est pas soumis à la directive 1999/94/CE. Consommation et émissions en phase d'homologation.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer



# PRENEZ LA ROUTE

# AVEC PASSION



Audi Mulhouse - Épinal  
Audi Sport Mulhouse  
Bentley Lyon - Bentley Services Mulhouse  
Cupra Épinal - Colmar - Mulhouse  
Honda Colmar - Dijon - Mulhouse  
Kia Dijon

Lamborghini Mulhouse - Lyon - Cannes  
Mazda Nancy - Épinal - Dijon  
Passion Occasions Mulhouse - Vienne  
Porsche Mulhouse - Dijon  
Seat Épinal - Colmar - Mulhouse  
Skoda Épinal - Colmar - Mulhouse

28 CONCESSIONS  
11 MARQUES  
8 VILLES

Nancy - Épinal - Colmar - Mulhouse  
Dijon - Lyon - Vienne - Cannes

PASSION  
AUTOMOBILES

ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE



[www.passionautomobiles.fr](http://www.passionautomobiles.fr)

Flashez pour voir nos véhicules  
neufs ou d'occasion



RÉSEAUX

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

Pour en savoir plus sur les consommations de CO2, se référer au site internet des marques constructeurs.



## Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



**992 GT3 Pack Touring**  
05/22, 9 983 km, Argent GT métallisé, Sièges Sport Cuir & Tissu Noir, 279 900 €



**992 Targa 4S**  
06/21, 9 590 km, Noir, Tout Cuir bicolore Noir & Rouge, 209 900 €



**992 Carrera 4S**  
10/20, 26 288 km, Rouge Carmin, Sièges Avant Cuir Noir, 169 900 €



**991 GT3 RS**  
04/18, 9 308 km, Blanc, Tout Cuir & Alcantara Noir & Vert, 249 900 €



**991 Carrera GTS**  
06/17, 34 205 km, Bleu Graphite métallisé, Tout Cuir Bleu Graphite, 147 900 €



**991 Carrera GTS Cabriolet**  
03/17, 45 311 km, Bleu Saphir, Tout Cuir & Alcan. Noir, Pk GTS Argent, 145 900 €



**991 Carrera S Cabriolet**  
10/15, 56 557 km, Argent GT, Tout Cuir Brun Selle, 124 900 €



PORSCHE

### Centre Porsche Toulouse

71, Impasse de la Bourgade  
31670 Labège  
Tel : 05 62 71 67 67  
Tel : 06 16 39 39 33

### Centre Porsche Perpignan

539, Chemin de la Fauceille  
66000 Perpignan  
Tel : 04 68 811 911

**Cayenne Turbo S E-Hybrid**  
10/19, 59 977 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 145 900 €

**Cayenne E-Hybrid Coupé**  
50/21, 49 800 km, Rouge Carmin, Tout Cuir Noir, 102 900 €

**Panamera Exclusive Series**  
01/15, 48 847 km, Noir Intense & Brun Chester, Tout Cuir Noir & Brun, 99 900 €

**Macan Turbo**  
09/19, 49 018 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir, 102 900 €

**Macan S**  
06/19, 44 900 km, Bleu Saphir, Intérieur Noir, 79 900 €

**718 Cayman GT4**  
05/20, 23 163 km, Vraie, Sièges baquets Cuir & Alcantara Noir, 124 900 €

Retrouvez toutes nos annonces sur [www.centreporsche.fr/toulouse](http://www.centreporsche.fr/toulouse) et [www.centreporsche.fr/perpignan](http://www.centreporsche.fr/perpignan)



**Q5 S line 55 TFSI e quattro 367 ch (270 kW) S tronic**  
02/20, 49 990 km, cuir Nappa fin noir/gris, Pk Assist. Route/Ville/Stationnement, Pk Eclairage d'ambiance, phone box, tête-haute, Matrix LED, sgs AV. chauff., TO coul. pano., 53 500 €



**E-tron advanced 55 quattro 408 ch Edition One**  
03/19, 31 900 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Assist. Route / Station., Pk Rangement & coffre, sgs AV. chauff. à mémo., Matrix LED, clé confort, TO pano. verre, B&O 3D, 59 900 €



**Q4 e-tron 204 ch (150 kW)**  
10/21, 13 500 km, cuir noir/gris, Pk int. S line 2, ext. S line, Pk Style Noir, Pk Confort, Pk Assist. L, Pk rangement, Pk antivol, Matrix LED, sgs AV. chauff., SONOS Premium, TO pano., 58 990 €



**e-tron S Sportback 503 ch (370 kW)**  
06/23, 2 000 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Style Noir+, Pk équip. France, Pk Assist. Ville/Route, Matrix LED, volant cuir Sport multi., tête-haute, B&O, caméra 360, attelage, TO coul. pano., 119 990 €



**Q5 S line 55 TFSI e quattro 367 ch S tronic**  
12/20, 38 800 km, Alcantara/cuir noir/gris, Pk Assist. Route + City + Stationnement, Pk Eclairage d'ambiance, Matrix LED, sgs AV. électr. à mémo., B&O 3D, TO pano. coul., 57 900 €



**Audi Occasion :plus**

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur [Audi.fr/occasions](http://Audi.fr/occasions)



### Lemauiel Exclusive

Z.A les Neuvillières - 14500 Vire - Tél. 02 31 59 25 75  
Contact : David Schwartz - Mob. 06 78 74 33 95

[www.lemauiel.com](http://www.lemauiel.com)







Distributeur Officiel  
Exclusif **Aspark**



**Absolut**  
CARS CONSULTING FRANCE

**Absolut**  
CARS CONSULTING MONACO

## Notre sélection de sportives rares



**Ferrari F40**

1992 - 2 000 km - PSD

Photo non contractuelle



**Ferrari Enzo**

2005 - 9 000 km - PSD

Photo non contractuelle



**Bugatti Centodieci**

2023 - 500 km - PSD

Photo non contractuelle



**Ferrari 296 GTS**

2023 - 120 km - 474 000 € TTC



**Mercedes AMG One**

2023 - 100 km - PSD

Photo non contractuelle



**Ferrari 812 Competizione**

2022 - 250 km - PSD



**Bugatti Chiron Super Sport 300+**

2022 - 500 km - PSD

Photo non contractuelle



**Koenigsegg Regera**

2023 - 100 km - PSD

Photo non contractuelle



**Ferrari 288 GTO**

1985 - 38 000 km - PSD

Photo non contractuelle



**Ferrari Roma**

2022 - 180 km - 257 760 € TTC



**Ferrari SF90 Spider**

2022 - 100 km - 839 000 € TTC



**Porsche 906 K**

1966 - 200 km - PSD



**Ferrari Portofino M**

2023 - 150 km - PSD

Photo non contractuelle



**Ferrari 550 Barchetta**

2009 - 300 km - PSD



**Ferrari 612 Scaglietti BVM**

2004 - 20 000 km - PSD



**Ferrari F430 Spider BVM**

2005 - 35 500 km - 269 000 € TTC



4 chemin de la vierge  
25720 Beure | BESANÇON  
contact@absolutcarsconsulting.com  
+33 3 70 21 97 47

47/49 boulevard d'Italie  
98000 | MONACO  
contact@absolutcarsconsultingmonaco.mc  
+377 999 225 20



[www.absolutcarsconsulting.com](http://www.absolutcarsconsulting.com)

RÉSEAUX



Suivez-nous !



@moteuretsens

# Moteur & SENS®

NOTRE  
SHOWROOM  
À 30 MIN  
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



**Aston Martin V12 New Vantage Roadster**  
07/23 – 2 900 km – 550 000 €  
Semi Aniline duotone, sgs carbone, int.  
Jewellery Pack, échap. titanium



**Mercedes AMG GT Black Series**  
05/21 – 4 500 km – 452 900 €  
Cuir/Alcantara noir, Pk carbone ext.,  
arceau, Burmester, Track Package



**Porsche Carrera GT Black Series**  
10/04 – 26 400 km – 1 195 000 €  
Cuir Ascot brun, diff. arr. carbone, clim.,  
Litronic, Porsche Online Pro



**Jaguar XE SV Project 8**  
08/18 – 8 800 km – 139 900 €  
Cuir/Alcantara noir, arceau, harnais,  
extincteur, aileron carbone, Track Pack



**Porsche 997 Speedster N°329/356**  
07/11 – 1 200 km – 329 900 €  
Cuir étendu noir/bleu, Pk Sport Chrono,  
freins carbone céram., Bose



**Aston Martin V12 Speedster**  
06/23 – 20 km – 1 150 000 €  
Cuir / Alcan. noir, Pk Maverick, JA 21,  
Pk Satin Silver, sgs allégés carbone



**Ferrari 599 SA Aperta**  
06/11 – 7 800 km – 1 690 000 €  
Cuir marron, sièges racing carbone, inserts  
alu, soft-top tissu noir



**Aston Martin Vantage GT12**  
01/16 – 4 000 km – 450 000 €  
Cuir / Alcantara Pure Black, sièges Sport  
Carbone, échap. titane

**AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE ET SERVICES SUR MESURE** Tous droits réservés ©2022 Moteur & Sens®

**MOTEUR & SENS®**

10 Rue de l'Orme Saint-Germain 91160 CHAMPLAN, Fr  
T. +33 (0) 1 69 30 98 40 M. contact@moteuretsens.com

**NOS HORAIRES**

du lundi au vendredi et le samedi  
de 9h30 à 19h30 de 10h00 à 18h00

**UNIQUEMENT SUR  
RENDEZ-VOUS**



SPÉCIALISTES

## Premium Classics

# CT-CAR

Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

☎ 352 55 95 91 - [www.ct-car.lu](http://www.ct-car.lu) - [info@ct-car.com](mailto:info@ct-car.com)

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



**Porsche 991 4.0 GT3 Touring**  
06/18, 500 ch, 12 400 km, BVM, cuir noir, garantie, 178 500 €



**Porsche 930 Turbo 3.3**  
06/88, 300 ch, 88 000 km, BVM,  
carnet, garantie, 150 000 €



**Porsche 928 S**  
06/82, 200 ch, 45 217 km, BVA, cuir  
blanc, garantie, 60 000 €



**Porsche 991 GT3 Clubsport**  
01/18, 500 ch, 2 800 km, BVA, carnet,  
garantie, 199 000 € (TVA récup 17%)



**Porsche 911 T 2.4 Matching Number**  
05/73, 140 ch, 95 800 km, BVM, carnet,  
garantie, 95 000 €



**Porsche 991 Turbo S Cabriolet**  
06/17, 581 ch, 48 800 km, BVA, cuir noir, garantie, 159 000 €





# Piston Addict

Le site de vente aux enchères spécialisé dans les véhicules premium

[www.PistonAddict.com/fr/](http://www.PistonAddict.com/fr/)

Professionnel ou particulier : tirez le maximum de votre véhicule d'exception en le mettant en vente aux enchères sécurisées sur PistonAddict.com

Frais de mise en vente offerts sur le Pack Classique avec le code promo **SPORTAUTO**.

Vous fixez votre prix de réserve, on trouve votre acheteur.



McLaren 750 S



Nissan GT-R Nismo



Porsche 911 GT2





**Porsche 718 Spyder**  
03/20, 8 300 kms, 148 900 €  
Bose, Pk carbone int., échapp Sport



**Porsche 911 (992) Carrera S Cabriolet**  
08/20, 20.000 km, 179.900 €, carbone,  
Pack Mem, JA 20/21 RS Spyder



**Jaguar F-type R 550 AWD**  
09/16, 41.300 km, 82.900 €  
Sièges Perf, Toit Pano, 4x4



**Porsche 911 Targa 4S Type 991 420 ch**  
10/17, 27.500 km, Sport Chrono, Sièges  
Sport Chauff. et Vent., Bose



**Mercedes AMG GT-C Roadster V8 4.0 L**  
07/18, 18.500 km, 156.900 €, Pack Sport  
Black AMG, JA Forgées 19/20, Keyless-Go



**Porsche Cayman GT4 RS**  
12/22, 3.800 km, 269.900 €, 1<sup>ère</sup> main,  
Pack Weish, JA Magnésium.



**BMW M4 Competition**  
03/21, 25.000 km, 124.900 €, Pack  
carbone, Freins Céra., Laser, Toit Carb.



**Mercedes AMG GT Black Series**  
11/21, 2.200 km, 500.000 €, AMG Track  
Pack, Orange Magma.

### Notre offre " OFF MARKET " :

Une recherche sur mesure ? Demandez-nous, nous la trouverons pour vous

**Porsche 992 C4 GTS - 04/22 - 400 kms**  
TO, Pk Sport chrono, Echapp Sport - PSD

**Porsche 992 GT3 Touring PDK - 10/22 - 100 kms**  
Gris / Noir, Lift, Sport chrono - PSD

**Porsche 992 Carrera GTS Cab - 04/22 - 9000 kms**  
Noir / Noir, Matrix Led, Echapp sport, Sport chrono - PSD

**Porsche 992 4S Coupé - 02/22 - 3000 kms**  
Noir / Noir, TO, Lift, Sport chrono, Echapp sport - PSD

**LR New Range (L460) D350 HSE - 12/22 - 1000 kms**  
Gris / Noir, TO, JA 23, Attelage - PSD

**LR Defender 110 V8 - 12/22 - 4000 kms**  
Gris / Noir, Full options - PSD

**Lamborghini Urus - 04/22 - 9000 kms**  
Gris / Gris, UHD, B&O, TO, Attelage - PSD

**Porsche 991 Tb S Cab 580 - 07/17 - 33 000 kms**  
FR, gris quartz, Carbone, Régul adapt. - PSD

**Ferrari 812 GTS - 11/21 - 514 kms**  
1<sup>ère</sup> main - Grigio GTS / Bordeaux, carbone - PSD

**Ferrari F12 Berlinetta - 04/15 - 11 500 kms**  
1<sup>ère</sup> main, Daytona / Nero, JA 20 - PSD

**Porsche 991 GT3 Touring BVM - 06/18 - 13500 kms**  
Noir / Noir, Lift, carbon, PDLs+ - PSD

**Ford GT - 06/18 - 7000 kms**  
Exemplaire 085, Blue liquid / Frozen white - PSD

# L'ART DE L'AUTOMOBILE



**Ferrari Roma - 299 900 €**, 06/21, 3 900 km,  
1<sup>ère</sup> m. Fr, full carbone int/ext., caméra 360°, display, JBL



**Porsche 930 Turbo Flatnose 1/59 300 ch - 350 000 €**,  
11/82, 21 300 km, BVM4, clim, matching, TOE



**Ferrari F12 Berlinetta - 234 900 €**, 07/15, 32 900 km,  
Lift, caméra, full carbone int., 2<sup>ème</sup> m., nbres opt° carbone



**Porsche Carrera GT N°438/1270 - 1 490 000 €**, 11/2004,  
8 700 km, état irréprochable, dossier complet, full XPEL



**Ferrari 458 Italia - 234 900 €**, 11/11, 18 900 km, Pozzi,  
sgs carbone, carbone int/ext, iPod, superbe état



**Audi R8 V10 Performance - 169 500 €**, 11/19, 29 700 km,  
1<sup>ère</sup> m., B&O, Magnetic Ride, rés. 83L, sgs Recaro



**Porsche 992 Turbo S - 259 900 €**, 02/21, 12 300 km,  
1<sup>ère</sup> main, TOE, Burmester, keyless go, vision nocturne



**Rolls Royce Dawn - 329 900 € (TVA récup.)**, 07/16,  
45 900 km, 1<sup>ère</sup> main, suivi RR à jour, superbe config.



**Ferrari Roma \*Blu Scozia\* - 279 900 €**, 03/21, 6 500 km,  
1<sup>ère</sup> m. Pozzi, full carbone int/ext., 82k€ d'opt°, XPEL



**Porsche 997 GT2 RS Clubsport 246/500 - 399 900 €**,  
12/10, 18 100 km, or. Fr., film bloc avant, 90 L, rév. OK



**Mercedes SLS AMG Roadster - 219 900 €**, 03/12,  
17 700 km, 2<sup>ème</sup> m., caméra, cuir Designo brun, sgs chauff., tél.



**Porsche 997 Sport Classic BVM n°222/250 - 429 000 €**,  
07/10, 23 900 km, full opt°, révision ok, état except.

RECHERCHES PERSONNALISÉES - [lartdelautomobile.fr](http://lartdelautomobile.fr) - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

SHOWROOM SUR RDV UNIQUEMENT +33 1 42 18 48 97 - EMAIL: CONTACT@LARTDELAUTOMOBILE.FR



# Vos annonces

Envoyez votre photo + texte à [pub.sportauto@reworldmedia.com](mailto:pub.sportauto@reworldmedia.com)

Règlement par  au 01 41 33 57 73 ou par chèque à l'ordre de Reworldmedia à adresser à

Sport Auto Petites Annonces  
TSA 70002, 8 rue Barthélémy Danjou - 92100 Boulogne Billancourt

\* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vendez  
votre auto  
à partir de  
**29€\***

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 12 octobre**



### Ferrari Roma

10/21, 10.356 km, blue Roma, cuir charcoal, carbone, volant Led, Susp. magnétique • **259.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - [f.soccol@gauduel.fr](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



### Ferrari 488 Spider

10/18, 21.000 km, nero Daytona, cuir cuoio, sièges full Elec., carbone, Lift • **264.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - [f.soccol@gauduel.fr](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



### Ferrari 812 GTS

09/21, 12.608 km, grigio Silverstone, cuir Bordeaux, volant carbone, Lift • **549.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - [f.soccol@gauduel.fr](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



### Ferrari F8 Tributo

12/20, 1.537 km, grigio Silverstone, cuir / Alcantara nero, volant carbone, Led, caméra • **349.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - [f.soccol@gauduel.fr](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



### Ferrari Portofino

06/18, 13.700 km, bianco Avus, cuir nero, volant carbone, caméra 360° • **225.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - [f.soccol@gauduel.fr](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



### Ferrari Portofino

11/18, 33.399 km, bleu Pozzi, cuir bleu Sterling, suspension magnetic, caméra Av et Arr, JA 20 forgées • **212.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - [f.soccol@gauduel.fr](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



### Ferrari 488 GTB

03/16, 35.731 km, nero Daytona, sièges Racing, carbone Nero, hi-fi, volant carbone • **225.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - [f.soccol@gauduel.fr](mailto:f.soccol@gauduel.fr)



### Ferrari Portofino

10/18, 23.800 km, grigio titanio, cuir nero, volant carbone / led, Susp Magn., JA 20 • **229.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - [f.soccol@gauduel.fr](mailto:f.soccol@gauduel.fr)

**DAMY**  
CARROSSERIE

Votre référence pour la restauration et la réparation de véhicules toutes marques au Mans.



@des\_rencontres\_mecaniques

Damy Carrosserie  
Ligne Droite des Hunaudières  
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux  
Audi, Porsche et Tesla

☎ 02 43 84 37 01  
📷 #damycarrosserie  
📱 @DamyCarrosserie  
🌐 [www.damycarrosserie.com](http://www.damycarrosserie.com)

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

123



# ASSURANCE AUTO

Au Mans chaque 24 h d'assurance coûte moins cher qu'ailleurs.  
Réductions importantes pour kilométrage limité.



Spécialiste  
pour les  
Risques  
d'Assurances  
en Entreprise

## Nouveaux tarifs 2023

### Exemples de tarifs

(Tarifs tous risques, - de 7.000 km / an, avec 50% de bonus, garage et lieu de garage à Paris).



**Ferrari 296 GTB**

A partir de 1 500 €/an\*



**Ferrari 488 GTB**

A partir de 980 €/an\*



**Ferrari 458 Spider**

A partir de 780 €/an\*



**Lamborghini Gallardo LP560**

A partir de 700 €/an\*

Assurance tous risques **Circuit/Loisir** incluse dans votre contrat.  
Pour un devis personnalisé contactez **Rémy Parisseaux** au **06.64.96.64.84**

ALLIANZ CABINET PARISSAUX • 175, rue Nationale, 72000 Le Mans • Tél : 02.43.23.45.40 • h972081@agents.allianz.fr

\* Les tarifs communiqués sont pour des clients multi détenteurs de contrats chez Allianz.

N° Orias : 14000184



**Ferrari Testarossa**07/86, 54.459 km, Rosso Corsa, cuir nero, moyeux Rudge, grosse révision faite • **149.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Ferrari 365 GT 2+2**06/70, 54.110 km, gris clair, cuir fauve, Matching Numbers, état collection • **PSD**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Ferrari 575 Maranello**04/03, 66.604 km, grigio Titanio, cuir nero Daytona, Hi-Fi, carnet • **99.000 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Ferrari 360 Modena BVM**07/00, 50.189 km, Rosso Corsa, cuir nero, sièges électriques, écussons, étriers rouges • **129.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Ferrari 456 GT BVM6**08/97, 91.297 km, gris Titanio, cuir Charcoal, historique complet, gros entretien récent • **79.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Ferrari 612 Scaglietti**07/05, 69.824 km, bleu Mirabeau, cuir cuoio, climatisation, carnet complet • **89.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Ferrari Mondial T**04/89, 56.300 km, Rosso Corsa, cuir cuoio, état collection, grosse révision faite • **64.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Ferrari 308 GTB Carbu**10/77, 41.882 km, gris clair, cuir nero, état collection, grosse révision faite • **129.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Porsche Carrera 3.0 L**04/77, 136.555 km, noir Schwartz, cuir noir, JA Fuchs, française, Matching Numbers • **89.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Porsche 911 2.2 T Targa**01/71, blanc, simili noir, climatisation, JA Fuchs, état collection • **99.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Porsche 912 Targa « Châssis Court »**01/67, rouge, simili noir, JA Fuchs, Matching Numbers, état collection • **PSD**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr**Renault Clio V6**05/02, 29.790 km, gris clair métal, cuir / alcantara noir • **69.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14  
Anthony Rouze - 06 69 00 58 20  
arouze@modena-sport.fr*Papa Maman Papi...***MOI****MOI, JE RÉVOLUTIONNE****J'ai pas attendu  
MAI 68...****VULCANET.SHOP****ACCESSOIRES & SERVICES**

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



# Fiorano Racing



**SPECIALISTE FERRARI**  
[WWW.FIORANORACING.FR](http://WWW.FIORANORACING.FR)  
 DOMINIQUE@FIORANORACING.FR

ENTRETIEN - RÉPARATION - VENTE  
**FERRARI & MASERATI**



TOUTE NOTRE ACTUALITÉ SUR  
[WWW.FIORANORACING.FR](http://WWW.FIORANORACING.FR)

RETROUVEZ NOUS SUR NOTRE  
 PAGE FACEBOOK



**DOMINIQUE ROMÉO**

VOUS ACCUEILLE DANS SON ATELIER À 25 MN DE PARIS

23, AV. DES 3 PEUPLES - 78180 MONTIGNY LE BRETONNEUX  
 TÉL.: 01 61 38 28 10 - FAX.: 01 61 38 28 11



**Jaguar F Pace 2.0 L MHEV 163 cv**  
 2021, 25.950 km, noir, cuir marron Tan, pack extérieur  
 Air Dynamic, options • **52.999 € TTC**

Maserati CLG Motors Rennes (35) - Bruce Abastado  
 02 99 30 80 00 - clgmotors.com



**Bentley Continental 4.0 L V8 "Le Mans"**  
 2014, 63.500 km, bleu clair, cuir beige, Pack full "Le  
 Mans" • **89.999 € TTC**

Maserati CLG Motors Rennes (35) - Bruce Abastado  
 02 99 30 80 00 - clgmotors.com



**Bentley Bentayga Hybrid 449 ch BVA**  
 12/2020, 24 500 km, Moonbeam, cuir Beluga, Garantie  
 Certified by Bentley 12 mois • **173 900 € TTC**

Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
[nicolas.tardy@bentley-lyon.com](mailto:nicolas.tardy@bentley-lyon.com)  
 +33 6 43 57 51 03



**Bentley Nouvelle Continental GT W12 635 ch BVA**  
 03/2019, 8 809 km, Dark Sapphire, cuir Portland, Garan-  
 tie Certified by Bentley 12 mois • **223 900 € TTC**

Bentley Lyon - Nicolas Tardy  
[nicolas.tardy@bentley-lyon.com](mailto:nicolas.tardy@bentley-lyon.com)  
 +33 6 43 57 51 03



**Lamborghini Urus 650 ch**  
 01/2021, 17 500 km, fortement équipé, immat. France,  
 Garantie Constructeur, TVA apparente • **294 900 € TTC**

Lamborghini Cannes  
[lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr](mailto:lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr)  
 +33 (0) 422 78 78 78



**Lamborghini Aventador Ultimae 6.5 V12**  
 04/2022, 780 ch, 2 559 km, Nero Helene, Garantie  
 Constructeur fin 07/04/2025 • **779 900 €**

Lamborghini Mulhouse - Emmanuel Cuenot  
[emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr](mailto:emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr)  
 +33 3 89 314 312



**Porsche Macan S 3.0 L V6 354 cv PDK PH 2**  
 2019, 36.000 km, bleu Miami, cuir complet noir, SEC  
 Vent., Bose, TOE Pano, Pack carbone, PASM, JA 21  
 • **82.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
 nbreux mod sur [www.first-automobile.com](http://www.first-automobile.com)



**Porsche 997 Carrera S 3.8 L 385 cv PDK PH 2**  
 2010, 92.000 km, noir Basalt, cuir noir, TOE, chrono,  
 Volant SD + palettes, PASM, Tempomat • **71.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
 nbreux mod sur [www.first-automobile.com](http://www.first-automobile.com)



**Porsche 991 Carrera S Cabriolet 3.8 L 400  
 cv PDK**  
 2012, 78.000 km, noir Basalt, cuir complet noir, PSE, Pot  
 sport, chrono, PASM, PADM, Tempomat • **98.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
 nbreux mod sur [www.first-automobile.com](http://www.first-automobile.com)



**Porsche Cayman S 981 3.4 L 325 cv PDK**  
 2014, 86.000 km, bleu Aqua, cuir complet gris +  
 surpiques, PSE, Pot sport, Chrono, volant SD + palettes,  
 JA 20 • **62.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
 nbreux mod sur [www.first-automobile.com](http://www.first-automobile.com)



**Porsche Boxster S 981 3.4 L 315 cv PDK**  
 2013, 20.000 km, noir Basalt, cuir / alcantara noir, Apple  
 Car play, volant SD + palettes • **62.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
 nbreux mod sur [www.first-automobile.com](http://www.first-automobile.com)



**Porsche 991 Carrera Cabriolet 3.4 L 350 cv  
 PDK**  
 06/12, 82.000 km, blanc Carrara, cuir complet noir, Bose,  
 PASM, Tempomat, JA 20 • **87.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01  
 nbreux mod sur [www.first-automobile.com](http://www.first-automobile.com)





**Bright Car Cover**

Protège | Répare | Rénove | Recolore



**TRAITEMENTS CARROSSERIE & CUIRS SUR MESURE**

Découpe numérique de film protecteur PPF (Mât/Brillant/Teinté)  
Nettoyage cryogénique | Lustrage  
Réparation de cuir (centre agréé Colourlock) | Rénovation | Recoloration

[brightcarcover.com](http://brightcarcover.com)

**BRIGHT CAR COVER** Parc d'activités de Fontvieille Lot D123 13190 ALLAUCH  
+33 (0)6 27 34 33 46 | [contact@brightcarcover.com](mailto:contact@brightcarcover.com)



[carrosserieherve.com](http://carrosserieherve.com)

**CARROSSERIE HERVE** Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 ALLAUCH  
+33 (0)4 91 05 87 60 | [contact@carrosserieherve.com](mailto:contact@carrosserieherve.com)







**Mercedes A 35 AMG**  
04/21, 43.000 km, Packs (Aero, Premium + et Sport Black AMG), Française • **53.900 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.vop-lille.fr



**Jaguar MK2 3.8 L BVA**  
1965, 80.000 km, vert, cuir vert • **29.000 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.vop-lille.fr



**Peugeot 508 SW PSE Hybrid4 360 E-EAT8**  
06/21, 45.000 km, gris clair, cuir / alcantara noir, night vision, full options • **45.900 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.vop-lille.fr



**Caterham 170 S**  
Neuve, 0 km, blanc, décoration Martini Racing, plancher bas, volant alcantara extractible, kit pluie, jantes noires • **PSD**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52  
www.vop-lille.fr



**Maserati Grecale GT**  
0 km, Nero Tempesta, finition GT, garantie 24 mois • **112.801 €** (A partir de 1800 €/mois)

Diamant Automobiles (34)  
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53  
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



**Maserati Grecale GT**  
0 km, Grigio Lava, finition GT, garantie 24 mois • **107.100 €** (A partir de 1800 €/mois)

Diamant Automobiles (34)  
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53  
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



**Maserati Grecale GT**  
07/22, 12.000 km, Blu intenso, finition GT, garantie 24 mois • **104.990 €**

Diamant Automobiles (34)  
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53  
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



**Maserati Levante 3.0 V6 Bi-Turbo 430 SQ4 GranSport**  
12/20, 27.500 km, garantie 12 mois • **109.990 €**

Diamant Automobiles (34)  
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53  
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



**Maserati Quattroporte V8 580 cv**  
04/21, 16.900 km, Nero Ribelle, finition Trofeo, garantie 12 mois • **164.990 €**

Diamant Automobiles (34)  
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53  
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



**Audi RS Q3 Sportback 2.5 TFSI 400 ch S-Tronic 7**  
09/20, 36.000 km, noir, garantie 12 mois • **83.900 €**

Diamant Automobiles (34)  
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53  
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



**Mercedes Classe G 63 AMG 9G-TCT Speedshift**  
12/22, 4.000 km, noir, garantie 12 mois • **249.900 €**

Diamant Automobiles (34)  
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53  
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



**Bentley Continental GTC Speed**  
14.522 km, Naim for Bentley, finition Touring, sièges Av. Confort, insert côte de Genève • **325.500 €**

Diamant Automobiles (34)  
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53  
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



**PAGID RSL**



RSL pour utilisation sportive et circuit

**PAGID RSC**



RSC pour disques en carbone céramique



Disques percés ou rainurés Hautes Performances et Track Day



Kits Gros Freins



Les plaquettes Brembo Sport HP 2000 sont destinées à une utilisation routière sportive. Elles sont silencieuses, homologuées et procurent de très bonnes performances.

Disques, kits et plaquettes disponibles pour la plupart des sportives et supercars : **Audi RS et R8, Ferrari, BMW M, Lamborghini, Maserati, AMG, Porsche, Renault RS, Subaru...**

[www.atomix-r.fr](http://www.atomix-r.fr) - Freinage Hautes Performances  
04.94.26.09.36 - Distribution en France - [info@atomix-r.fr](mailto:info@atomix-r.fr)







# INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 [gmouret@innovabox.fr](mailto:gmouret@innovabox.fr)

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE  
[www.innova-box.net](http://www.innova-box.net)



ACCESSOIRES & SERVICES



# Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



Prise en charge et restitution du véhicule à votre domicile\*  
Pièces d'origine exclusivement • Services personnalisés

## AUTOHAUS 60

32 rue Victor Hugo, 60500 Chantilly • 03 44 57 01 65



\*Région Ile-de-France, autres régions sur demande.



**Mercedes Classe A 250 Pack AMG 224 ch**  
2019, 61 000 km, cuir/Alcantara noir, sièges Sport chauffants, Burmester, TO panorama, caméra recul, full LED, non-fumeur, livrée avec pack pneus et jantes hiver x4, révision MB récente, état irréprochable • **35 700 €**  
06 47 30 29 04 (dpt 78)



**Mini Countryman JCW**  
01/13, 101 200 km, 1<sup>ère</sup> main, carnet complet, boîte méca, cuir noir, full options + 4 jantes pneus neige • **17 000 €**

06 07 42 34 61  
Charret.edouard@orange.fr (69)



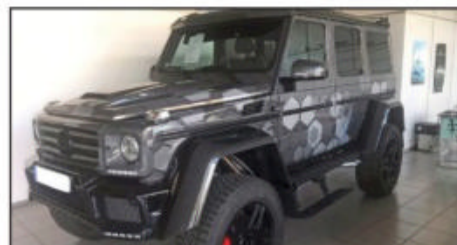
**Mercedes C400 4 Matic Avantgarde**  
04/15, 103.577 km, gris Ténorite, cuir noir, affichage tête haute, T.O, air matic, ILS, caméra • **31.900 €**

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly  
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



**Dodge RAM TRX Launch Edition 712 cv 1/702 Ex**  
03/21, 5.117 km, 4 Pl, gris Anvil, cuir et alcantara noir/rouge, T.O, caméra, cache benne, Exo TVS • **198.000 €**

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly  
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



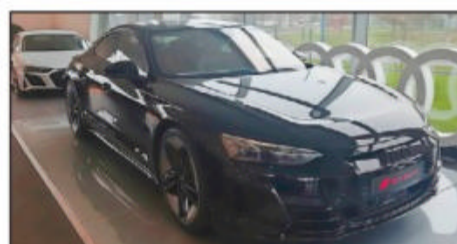
**Mercedes-Brabus G550²**  
08/18, 990 km, noir, cuir noir, full Brabus, TOE, Echapp. Sport, double amort., etc... • **219.500 €** (Neuf : 340.000 €)

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly  
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



**Audi RS7 Sportback 600 ch tiptronic**  
11/19, 35 000 km, cuir Valcona noir/rouge, Pk Style carbone/Noir Brillant, Pk Dyn. RS +, Pk Design RS, sgs Sport RS, TO pano. • **159 900 €**

Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)  
David Schwartz - 06 78 74 33 95



**Audi RS e-tron GT S Extended**  
10/22, 8 000 km, cuir noir/rouge, Pk esthé. noir +, Pk Assist. Route/Ville/Stat., Pk Design RS, sgs Sport Pro, Matrix LED • **139 990 €**

Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)  
David Schwartz - 06 78 74 33 95



**Audi Q7 Competition 60 TFSI e quattro tiptronic**  
09/20, 50 450 km, 456 ch, cuir Valcona noir/gris, caméra, Pk Assist. Route/Ville, sgs Sport S +, TO pano., Matrix LED, Bose 3D • **89 900 €**

Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)  
David Schwartz - 06 78 74 33 95



**Collection magazines Sport Auto**  
Vends environ 300 revues Sport Auto de 1962 à 1980. Numéros 1 à 100 complets + 12 numéros Hors-Série de 1979 à 1991 • **Faire offre**

Tél : 06 71 41 87 33  
Livraison possible 150 km autour de Paris.



**Porsche Spyder RS 60 série limitée**  
2008, 93 000 km, 1<sup>ère</sup> main, gris argent GT, intérieur cuir étendu gris foncé, état exceptionnel, full options, toujours suivie dans réseau Porsche, carnet d'entretien, garage sous housse • **Faire offre**

Tél : 06 12 16 08 76



Patrim One  
assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

Solutions exclusives  
pour les automobiles de prestige & de collections  
sur [www.patrimOne.com](http://www.patrimOne.com)

Contactez Ladislas Palisson  
Tél 01 42 99 60 20  
Fax 01 42 99 60 26  
lpalisson@patrimone.com





# CH

## CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED  
FOR YOU**

**Tastes change. Not passion. \***

\* Les goûts changent. Pas la passion.

### PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule. **Unique, comme vous.**

[carrosserieherve.com](http://carrosserieherve.com)

**CARROSSERIE HERVE** Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**  
+33 (0)4 91 05 87 60 | [contact@carrosserieherve.com](mailto:contact@carrosserieherve.com)



**TESLA APPROVED BODY SHOP**  
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

ACCESSOIRES & SERVICES

131





# Transport Walter

SECURITÉ | RAPIDITÉ



## Votre Partenaire de Confiance pour Tous Type de Transport

- ▶ La société **Walter & Fils** à Bischheim en Alsace est spécialisée dans le transport de véhicules sur remorque par camion, voitures de luxe, de collection, de prestige etc., sur le territoire français mais à l'international également.
- ▶ Vous pouvez compter sur une équipe qualifiée, composée de chauffeurs sérieux qui ont de nombreuses années d'expérience dans le transport de voitures d'exception en France et Europe.
- ▶ **Walter & Fils** vous assure des transports en toute sécurité et surtout dans les délais indiqués !

- ▶ Pour réaliser des transports efficaces, sécurisés et dans les délais impartis, nous mettons tout en œuvre pour vous proposer des services adaptés à vos besoins.
- ▶ Vous pouvez compter sur notre équipe professionnelle, rigoureuse et qui met tout en œuvre pour vous apporter le professionnalisme et la minutie que vous méritez.



5 avenue de l'énergie  
67800 Bischheim

☎ 03 88 83 41 15

☎ 06 63 05 21 16

☎ 06 62 68 78 15

contact@transport-walter.com

PRINCIPAT  
MOTORS AG



# PRINCIPAT MOTORS AG

IMMATRICULEZ  
VOTRE FUTUR  
VÉHICULE EN  
ANDORRE

- Pas de malus
- Avantages fiscaux
- Revente facilitée



Sport Auto parle de nous !



[www.principatmotors.com](http://www.principatmotors.com) ✉ [contact@principatmotors.com](mailto:contact@principatmotors.com)

PrincipatMotorsAG  
principat\_motors\_ag







le nouveau nom de

Rétro  
ASSURANCES

Quatre  
ASSURANCES

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Désormais regroupés sous la marque **Rétro+**, nous optimisons le coût de vos assurances avec des contrats personnalisés tant pour les véhicules de loisirs que pour les véhicules de tous les jours, votre habitation et votre santé. Grâce à nos innovations et les nouvelles technologies, bénéficiez d'un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

[www.retro.fr](http://www.retro.fr)

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de courtage en Assurances, siège social : Espace Elysée 129 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07000782 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)) - Création : G&Ligne.fr.

ACCESSOIRES & SERVICES



# SUR LA ROUTE DES VOITURES DE COLLECTION

## DOSSIER SPÉCIAL

Les 100 ans de  
MG avec des  
modèles mythiques



## RENCONTRE AVEC UN PASSIONNÉ

Gilles Dupré nous  
présente sa Berlinette  
Hommel RS2

## YOUNGTIMER

BMW 850i, un modèle  
à (re)découvrir

## ESSAI COURSE

Suivez l'essai de la Porsche 917

EN VENTE ACTUELLEMENT



# SPORT

148

**COULISSES F1**

Les grands prix  
des Pays-Bas, d'Italie  
& de Singapour

L'ACTUALITÉ DES GRANDES DISCIPLINES & L'ANALYSE DE NOS REPORTERS

Red Bull Media

158

**WRC**

## Etape de liaison

Tandis que Kalle Rovannerä filait vers le titre de champion du monde à trois courses de la fin du championnat, les écuries Toyota, Hyundai et M-Sport avaient du mal, faute de cadre clair, à faire le lien avec les saisons à venir.



136

**STUDIO**  
Brabham BT45B (1977)

Laurent Villaron



142

**REPORTAGE F1**  
Alpine : les dessous de la crise

Doppi





# ELLE FAIT LE MÉNAGE !

Pour répliquer à la Lotus 79 à effet de sol, Gordon Murray n'a pas hésité à concocter l'une des F1 les plus diaboliques de l'Histoire. Cette Brabham "Aspirateur" n'a disputé qu'une course, qu'elle a facilement remportée, avant d'être retirée de la compétition... puis interdite... sans que sa légalité soit remise en question !

Par Alain Pernot  
Photos Laurent Villaron



D

ès la première apparition publique de la Lotus 79, le 19 mars 1978 lors de l'International Trophy disputé hors championnat, la concurrence s'est préparée à souffrir. Le concept d'effet de sol introduit la saison précédente par la Lotus 78 avait manifestement été poussé un cran plus loin sur cette nouvelle monoplace. Et cette crainte s'est confirmée dès sa première participation à une épreuve officielle, le Grand

Prix de Belgique, 6<sup>e</sup> manche de la saison. Désormais équipée de jupes latérales coulissantes, cette Lotus 79 s'est montrée imbattable à Zolder, puis en Espagne deux semaines plus tard.

Face à cette vague, la concurrence est un peu désemparée. Chez Brabham, Gordon Murray cherche une réplique pertinente. Depuis qu'il en a été nommé, en 1973, directeur technique par Bernie Ecclestone (alors nouveau propriétaire de l'équipe), le jeune ingénieur sud-africain s'est distingué par la qualité et l'originalité de ses créations. Pour cette saison 1978, il a d'ailleurs concocté une BT46 présentant un concept très novateur : un refroidissement en surface permettant de réduire considérablement la traînée aérodynamique. Malheureusement, cette tentative s'avérera être l'un de ses rares échecs. « *En plein hiver, après un seul tour sur le circuit de Silverstone, le moteur montait en température comme une bouilloire ! se souvient John Watson, chargé de ses premiers tests. Dommage, car elle était très prometteuse. Avec sa traînée réduite, elle me donnait l'impression d'avoir gagné 70 ch d'un coup !* »

Prometteuse, cette voiture le paraissait tellement qu'elle a même joué un rôle déterminant dans la venue de Niki Lauda chez Brabham. Quoique titré pour la deuxième fois avec Ferrari, l'Autrichien venait en effet de claquer la porte de la Scuderia. Lorsque Bernie Ecclestone lui a montré le projet de la BT46, le froid Lauda s'est laissé

●●●

Très spectaculaire, le ventilateur situé à l'arrière (page de gauche) permettait de générer de l'effet de sol, en plus d'assurer une fonction officielle de refroidissement.





submerger par une vague d'excitation et a signé sur-le-champ avec Brabham, apportant dans ses bagages le soutien financier de son sponsor personnel, Parmalat.

### **En quête d'une solution radicale**

Pour le début de saison, Murray se voit donc contraint d'abandonner son audacieux concept. Malgré ce camouflet, Ecclestone lui maintient toute sa confiance. L'ingénieur moustachu bricole alors au pied levé une nouvelle version dotée de radiateurs plus classiques placés à l'avant. Cette auto (qui garde l'appellation « BT46 » initiale) est d'ailleurs loin d'être ridicule : Lauda termine 2<sup>e</sup> en Argentine puis 3<sup>e</sup> au Brésil, et Watson finit 3<sup>e</sup> en Afrique du Sud (où Lauda signe la pole) puis se qualifie en première ligne à Monaco, où Lauda termine 2<sup>e</sup>.

Toutefois, face à la Lotus 79, il faut trouver une solution plus radicale. Murray s'y emploie, mais le moteur flat 12 Alfa Romeo, très volumineux, est un obstacle incontournable à toute production d'effet de sol sous les pontons. Dans le but de créer un espace à l'arrière permettant l'implantation d'un diffuseur, l'ingénieur envisage dans un premier temps une monoplace dont le moteur serait avancé immédiatement derrière le baquet du pilote et dont le réservoir de carburant serait repoussé entre le moteur et la boîte. Mais il renonce à cette piste, craignant que le comportement de la voiture ne soit trop affecté lorsque le réservoir se vide.

Il se penche alors sur une autre piste, qui a été suggérée semble-t-il par Dave Cox, un ingénieur nouvellement recruté. Avant de rejoindre Brabham, celui-ci a passé un entretien d'embauche auprès de Tyrrell. Et pendant celui-ci, mené dans le bureau du directeur technique Maurice Philippe, il a eu tout loisir d'observer les plans affichés au mur et montrant... un ventilateur installé à l'arrière de la nouvelle 008 ! Cette solution sera d'ailleurs testée sur le circuit Paul Ricard par Tyrrell durant l'intersaison, mais elle ne sera pas conservée faute de résultats probants.

Alerté par Cox, Murray étudie cette voie déjà empruntée aux Etats-Unis par Chaparral en 1970. L'astucieux Jim Hall avait cette année-là produit pour le championnat Canam un proto équipé de jupes latérales et de deux ventilateurs à l'arrière (actionnés par un second moteur)

permettant de générer un puissant effet de sol sous la voiture. Un concept génial, d'une efficacité redoutable et... qui a été immédiatement interdit !

Il n'y avait donc plus qu'à trouver une manière d'intégrer cette trouvaille dans le cadre réglementaire de la Formule 1, réputé pour prohiber les appendices aérodynamiques mobiles. « *J'ai relu le règlement, explique Gordon Murray dans ses mémoires, et l'article 3.7 sur les appendices aérodynamiques indiquait : "Tout élément dont la fonction première est d'avoir une influence aérodynamique sur la voiture doit rester immobile et être fixé sur les masses suspendues de la voiture." J'ai alors demandé à un ami avocat : "Qu'est-ce que la fonction première ?" Il m'a répondu : "La fonction première est une fonction qui a une influence dépassant le seuil des 50 % par rapport à l'ensemble de ses autres fonctions."* »

Il n'en fallait pas plus pour que Murray imagine tout le bénéfice qu'il pouvait tirer de cette subtilité : « *Il était donc possible d'utiliser des jupes latérales comme les Lotus ainsi qu'un ventilateur qui consacrerait plus de 50 % de son flux pour refroidir la voiture, le reste servant à aspirer la voiture vers le sol...* » Ça tombe bien, le moteur Alfa Romeo est connu pour avoir de gros besoins en matière de refroidissement !

L'appel d'air créé par le ventilateur devait provoquer sous la voiture une dépression aérodynamique génératrice d'appui. Toute la partie arrière de la voiture était à cette fin emprisonnée dans un caisson rendu aérodynamiquement étanche par des jupes. La mise en application de ce concept a été un véritable casse-tête. Il a fallu trouver le bon diamètre pour le ventilateur, la bonne manière de l'actionner, les bons matériaux pour le fabriquer, ainsi qu'un système de jupes efficace (un terrain qui n'était encore connu que de Lotus et Wolf). C'est Dave Cox qui a été chargé des calculs relatifs au ventilateur. Ses conclusions ? 7 pales tournant à 7 000 tr/mn.

Le règlement de la F1 interdisant l'utilisation de deux moteurs, il est décidé de connecter le ventilateur à l'arbre inférieur de la boîte de vitesses en recourant à un embrayage auxiliaire de manière à éviter que les arbres de boîte ne continuent à tourner (entraînés par l'inertie du ventilateur) lorsque le pilote débraie. Afin de pouvoir utiliser ●●●

**"LA MEILLEURE FAÇON DE TIRER PROFIT DE LA VOITURE ÉTAIT DE FREINER UN PEU PLUS TÔT QUE LA NORMALE ET D'ENTRER DANS LE VIRAGE EN ACCÉLÉRANT PLUS TÔT QUE D'HABITUDE DE MANIÈRE À DÉCLENCHER L'EFFET DE SOL DANS LA COURBE."**

**John Watson, pilote**





Pour tirer un bon parti de cette BT46B, Niki Lauda et John Watson ont dû adapter leur pilotage. Par rapport au Grand Prix de Suède 1978, il manque l'indicateur informant le pilote sur le niveau de dépression aéro (... ainsi que le levier de vitesses !).





Très volumineux, le flat 12 Alfa Romeo ne laissait que très peu d'espace à l'arrière pour produire de l'effet de sol. Cette photo exceptionnelle révèle pour la première fois le détail de l'installation du ventilateur et sa liaison à la boîte de vitesses.



## TECHNIQUE

Moteur : **V12 à 180°** (Alfa Romeo 115-12) Cylindrée : **2 995 cm<sup>3</sup>** Alésage x course : **77 x 53,6 mm**

Distribution : **2 arbres à cames, 4 soupapes par cylindre**

Puissance : **510 ch à 12 000 tr/mn** Couple : **33 mkg à 9 000 tr/mn**

Transmission : **propulsion, 6 rapports + marche arrière, carter Alfa Romeo, pignons Hewland**

Châssis : **monocoque en aluminium, carrosserie en fibres de verre**

Suspension : **triangles superposés avec combinés ressort/amortisseur extérieurs**

Freins : **disques ventilés, étriers Lockheed** Pneus : **Goodyear 9.5/20.0-13 à l'avant, 16.2/26.0-13 à l'arrière**

Empattement : **2 591 mm** Voie AV/AR : **1 422/1 524 mm** Poids : **595 kg**



**"EN ARRIVANT AU GRAND PRIX DE SUÈDE, L'AMBIANCE ÉTAIT DÉLÉTÈRE. TOUTES LES AUTRES ÉQUIPES ÉTAIENT SUR NOTRE DOS!"**

John Watson, pilote



un ventilateur de diamètre généreux (44 cm en l'occurrence), une cascade de pignons se charge de transmettre le mouvement vers l'axe du ventilateur, situé plus haut que la boîte. Le développement – top secret, bien sûr – de cette usine à gaz est long et fastidieux. Lors des premiers essais menés par Niki Lauda sur la piste d'essais privée d'Alfa Romeo à Balocco, les ventilateurs volent en éclats. Les premières pales en plastique sont bientôt refabriquées en fibres de verre puis en magnésium.

Le projet est tellement secret que John Watson, le deuxième pilote de l'équipe, est longtemps tenu à l'écart : « Je n'en ai été informé que très tardivement, lorsque j'ai été sollicité pour essayer la voiture – encore à l'état de prototype – sur la piste de Brands Hatch, fin mai, nous confirme le pilote irlandais. Il s'agissait d'un test pour s'assurer que le système fonctionnait correctement. Je n'ai pas pu faire de comparatif avec la BT46 classique. »

Tout de suite, John Watson saisit le potentiel de sa nouvelle monture : « Par rapport à une wing car habituelle, dont l'effet était lié à la vitesse de passage, le potentiel de la BT46B était lié au régime moteur, ce qui permettait de bien l'exploiter dans les virages lents et de vitesse moyenne, comme Brands Hatch. La meilleure façon de tirer profit de la voiture était de freiner un peu plus tôt que la normale et d'entrer dans le virage en accélérant plus tôt que d'habitude de manière à déclencher l'effet de sol. »

A l'occasion de ce test, la BT46B est prise en photo par un paparazzi. Cette voiture ultra-secrète avec son ventilateur peu discret se retrouve dans la presse, provoquant une terreur chez les concurrents... Lors du Grand Prix d'Espagne, disputé début juin, la sous-commission des règlements techniques de la Commission sportive internationale (CSI), le pouvoir sportif de l'époque, est consultée pour donner son avis sur la légalité de ce système, décrit par Gordon Murray comme servant pour 70 % au refroidissement et pour 30 % à l'effet de sol. En l'absence de Curt Schild, son président, c'est Gérard Crombac (le rédacteur en chef de *Sport Auto*, par ailleurs membre de cette commission) qui est chargé d'annoncer à la CSI que la Brabham est bien légale.

### Une arme imbattable ?

Deux BT46B (châssis 6 pour Lauda et 4 pour Watson) sont donc terminées à la hâte et envoyées à Anderstorp, pour le Grand Prix de Suède disputé mi-juin. « En arrivant sur place, l'ambiance était délétère, se souvient John Watson. Toutes les autres équipes étaient sur notre dos ! » Afin de ne pas attiser l'incendie lors des essais, Niki Lauda et John Watson sont envoyés en piste avec le réservoir plein : « Il fallait surtout prendre soin de ne pas trop afficher notre supériorité, et nous fîmes tout pour éviter la pole position », indique Lauda dans son autobiographie. Malgré cette précaution, pas moins de 5 équipes portent réclamation dès les essais, considérant que la BT46B utilise un dispositif aérodynamique mobile : Lotus (leader du championnat), McLaren, Surtees, Williams et... Tyrrell (qui avait pourtant aussi envisagé de monter un ventilateur !).

Dans le paddock, Colin Chapman clame haut et fort que ces autos sont dangereuses car elles projettent de la poussière et des pierres en piste. « Aucun pilote n'est venu se plaindre auprès de nous... à part Mario Andretti. On se demande bien pourquoi ! », ironise Watson.

Malgré ce tollé, les commissaires techniques confirment la légalité de la voiture, qui prend donc le départ le dimanche depuis les 2<sup>e</sup> (Watson) et 3<sup>e</sup> places (Lauda) sur la grille. Watson manque son départ et perd bientôt toute chance : « J'étais derrière Riccardo Patrese, dont l'Arrows était vraiment rapide en ligne droite, et j'ai fait une manœuvre de dépassement qui s'est mal terminée. Je me suis retrouvé hors piste dans l'impossibilité de repartir », nous confesse-t-il. A l'inverse, Lauda tire parfaitement parti de sa machine, dont il comprend très vite le mode d'emploi : « Chaque fois que la voiture ne suivait pas le coup de volant, il fallait appuyer plus fort sur l'accélérateur au lieu de lever le pied. Cela permettait à la voiture de supporter des vitesses incroyables dans les virages. Dans de telles conditions, la concurrence n'avait aucune chance de l'emporter. »

Exact : après avoir laissé Andretti mener les premiers tours de course, Lauda porte une attaque imparable lorsque le pilote Lotus commet une petite faute sur une flaque d'huile et file alors vers une victoire facile. L'Autrichien termine avec 34<sup>e</sup> sur l'Arrows de Patrese et la Lotus d'Andretti. Après la course, Lotus et Tyrrell portent à nouveau réclamation devant la fédération suédoise et la FIA. En coulisses, l'ambiance est explosive.

Au début de l'année, Bernie Ecclestone a officiellement pris le contrôle de l'association des constructeurs de Formule 1, l'ex-F1CA désormais baptisée FOCA. Aussi Colin Chapman, Teddy Mayer (McLaren) et Ken Tyrrell le menacent-ils de lui retirer leur soutien. Face à cette pression qui met en péril la vision qu'il a pour la Formule 1, Ecclestone lâche du lest. Un accord est trouvé au sein de la FOCA : la BT46B peut courir jusqu'au 1<sup>er</sup> août, date à laquelle Brabham promet de ne plus l'engager en compétition.

La FOCA doit faire valider cet accord par la CSI lors d'une réunion tenue à Paris le 23 juin. Composée de 5 membres, dont un Jean-Marie Balestre en pleine ascension, la commission rejette cet accord et interdit à effet immédiat les voitures à aspirateur... sans pour autant contester leur légalité ! La haute instance estime que cette technologie permettrait rapidement des vitesses de passage en courbe incompatibles avec le niveau de sécurité des circuits ; cette solution technique est donc sacrifiée sur l'autel de la sécurité.

Si la victoire de Lauda est bien confirmée, l'équipe Brabham n'a d'autre choix que d'aligner ses classiques BT46 dès le Grand Prix de France. Au Paul Ricard, John Watson s'offre d'ailleurs la pole position et un petit plaisir au passage : « Je suis allé voir Andretti et Chapman et je leur ai dit "F...ck you !" Ça m'a fait du bien... », conclut l'Irlandais. ●

Remerciements : cette BT46B est visible à Laval, à la Cité du lait ([www.lacitedulait.com](http://www.lacitedulait.com)), qui a aimablement rendu possible cette séance photos.



# COUP DE BALAI!... ET MAINTENANT ?

Comme l'année dernière, l'équipe Alpine a connu un sérieux coup de chaud au cours de l'été avec cette fois un vigoureux remaniement interne. **Reste à lui trouver un vrai patron pour attaquer la prochaine saison sur une base saine et dans une ambiance apaisée.**

Par Lionel Froissart



Voilà déjà plus de sept ans que l'équipe Renault, rebaptisée Alpine depuis 2021, est en chantier. Il ne s'agit pas d'une restauration mais d'une reconstruction totale. On pourrait occulter la déplorable fin de l'époque Lotus F1 Team, mais les racines du mal sont là, quand l'homme d'affaires Gérard Lopez en était l'un des propriétaires entre 2012 et 2015 <sup>(1)</sup>. Lorsque le constructeur français a

décidé fin 2015 de revenir à plein temps en F1 en rachetant pour 1 € symbolique l'équipe dont il s'était séparé, il l'a récupérée en jachère et son image avait été endommagée par l'affaire du crashgate de Singapour en 2008 et la perte de ses principaux sponsors. Les installations d'Enstone étaient alors quasi à l'abandon et la plupart des machines-outils obsolètes ainsi que le simulateur et la soufflerie, sans oublier la fuite de cerveaux et d'employés expérimentés. Sous l'impulsion de Carlos Ghosn, alors président de l'Alliance Renault-Nissan, les hommes de l'équipe F1 se voient donner pour objectif ambitieux de truster les podiums à l'horizon des trois ans, puis de jouer la gagne à l'approche de 2020 pour prétendre renouer avec des titres mondiaux (des pilotes ou des constructeurs). Depuis, plusieurs dirigeants se sont succédé à la tête de l'équipe Renault puis Alpine à partir de la saison 2021 et les « plans » se sont multipliés et allongés dans le temps sans parvenir aux résultats escomptés. Notamment, le plan très présomptueux de 100 grands prix – annoncé en octobre 2021 – pour intégrer le clan des vainqueurs potentiels, fièrement présenté par Laurent Rossi, le nouveau patron de la marque Alpine, omniprésent devant les caméras.

Mais depuis qu'elle a été rebaptisée Alpine, la formation française n'a remporté qu'une course, en 2021, en Hongrie, et engrangé trois autres podiums, dont deux cette saison à Monaco avec Esteban Ocon et à Zandvoort avec Pierre Gasly. Une maigre moisson, bien loin des effets d'annonce toujours dangereux dans le monde ultra-compétitif de ●●●





ALPINE

Keep  
Right



la Formule 1. La modestie s'impose pour ne pas friser le ridicule lorsque les victoires prévues jouent les arlésiennes. Sur le strict plan sportif, la saison 2022 de l'équipe Alpine a fait illusion grâce à la quatrième place finale au championnat et entretenu les espoirs de pouvoir, enfin, prétendre au podium des constructeurs l'année suivante. Mais cet honnête résultat plein de promesses a été balayé par l'affaire des transferts ratés d'Alonso et Piastri, au cours de l'été 2022, qui ont marqué le début des ennuis pour Laurent Rossi.

### L'électrochoc raté de Laurent Rossi

Inutile de détailler une fois de plus le récit de cet imbroglio déjà développé en longueur dans ces pages et qui a débouché sur la perte de deux pilotes de talent : Fernando Alonso, lassé de ne pas avoir de réponse concernant l'avenir de son contrat, et Oscar Piastri, agacé d'être laissé dans l'expectative. Une fois l'Espagnol réfugié chez Aston Martin et l'Australien chez McLaren, l'équipe Alpine fut la risée du paddock. Dès lors, Rossi se fit plus discret et la communication de l'écurie laissa les discussions du paddock faire d'Otmar Szafnauer, le team principal, le responsable de cette situation ubuesque. La conquête, lors de la dernière course de la saison, de la quatrième place au championnat des constructeurs – synonyme de revenus confortables – pansa quelques plaies, mais le mal était plus profond, comme on le verra. Pour Alpine, forte de ce résultat flatteur, avec une équipe en apparence apaisée et l'assurance de pouvoir compter sur deux pilotes solides et déjà vainqueurs de grands prix (Gasly et Ocon), l'ambition de faire mieux en 2023 était légitime. Toujours très sûr de lui, Laurent Rossi, lors de la présentation de l'équipe à Londres, ne pouvait alors pas se douter que l'Alpine A523 était ratée et son moteur en déficit de puissance (de 20 à 30 ch !). Une double peine qui se fit jour dès les premiers essais de la saison et que confirmèrent les premiers grands prix. Après quatre courses, l'équipe Alpine n'avait glané que huit points et occupait la sixième place du championnat. Ce qui incita le grand patron du groupe Renault, Luca de Meo, plutôt rare sur les circuits, à aller voir ce qui se passait sur le terrain. C'est ainsi que l'Italien débarqua à Miami avec son épouse et l'apparence d'un simple spectateur. A cette occasion, avec d'autres confrères, nous avons tenté

d'obtenir un bilan d'étape de la part du patron de Renault. Même Carlos Ghosn, que l'engagement de sa marque en F1 n'intéressait pas plus que ça, se pliait parfois à l'exercice d'une rencontre informelle avec la presse (en général à Monaco). De Meo, lui, refusa de s'exprimer. Laurent Rossi, attiré tel un papillon par les projecteurs et sans doute pour marquer son territoire, ne se priva pas de prendre la parole. Et ce fut violent. Loin de faire son autocritique, le patron d'Alpine mit en avant « le manque de professionnalisme » de certains au sein de son équipe, « le mauvais esprit ainsi que le dilettantisme », sans oublier de pointer les trop nombreuses « erreurs » dans l'exploitation. Ces déclarations au vitriol firent le miel de la presse anglaise et ne manquèrent pas de choquer dans le paddock. Certes, les résultats n'étaient pas au rendez-vous, mais les petites mains de l'équipe de course, pressurées lors de 23 week-ends de compétition (la majorité du personnel était déjà sur place à Imola avant l'annulation de l'épreuve), reçurent ces critiques comme un uppercut plutôt que comme un électrochoc. Esteban Ocon récompensa ses troupes avec un podium opportuniste à Monaco, sans que la mise au point de Laurent Rossi y soit pour quelque chose. Dans la coulisse, son sort était déjà scellé, à cause de son remaniement raté.

Alors que la F1 fait escale en Hongrie, là même où deux ans plus tôt, Laurent Rossi s'était précipité sur le podium pour fêter la victoire d'Ocon, le paddock apprend qu'il est remplacé par Philippe Krief. C'est la suite logique des grandes manœuvres voulues par Luca de Meo. Quelques jours avant la mise à l'écart de Rossi, au lendemain de l'épreuve de Silverstone, Bruno Famin, jusque-là chargé de la restructuration du département moteur de Viry-Châtillon, s'était vu bombardé vice-président d'Alpine. Ce n'était qu'un début puisque le week-end du Grand Prix de Belgique, il acceptait d'endosser toutes les responsabilités des activités sportives d'Alpine, tout en gardant la main sur Viry-Châtillon. Ce Français, qui a une formation d'ingénieur de l'Ecole supérieure d'arts et métiers, n'est pas un étranger du sport automobile, ayant longtemps œuvré chez Peugeot Talbot Sport avant de devenir le directeur technique de Peugeot Sport en 2005 puis directeur en 2012. Les habitués des paddocks de Formule 1, eux, ont fait sa connaissance à l'occasion de la triste période de Covid puisqu'il fut à l'origine et responsable des très stricts protocoles anti-Covid lors des saisons 2020 et 2021. Fraîchement nommé, Bruno Famin ne tarde pas à imprimer sa marque. Lui que l'on savait d'une prudence de Sioux dans ses propos fait une annonce fracassante en révélant qu'Otmar Szafnauer et Alan Permane, respectivement à la tête de l'équipe et à sa direction technique, vont quitter Alpine au soir de l'épreuve belge. En clair, ils sont remerciés et le personnel présent à Spa en est informé en même temps que la nouvelle est rendue publique. S'ajoute à ces trois départs (Rossi, Szafnauer, Permane) celui de Pat Fry, qui a choisi de rejoindre Williams. ●●●

**OTMAR SZAFNAUER ET  
ALAN PERMANE SONT REMERCIÉS  
AU SOIR DE L'ÉPREUVE BELGE.  
LE PERSONNEL EN EST INFORMÉ EN  
MÊME TEMPS QUE LA NOUVELLE  
EST RENDUE PUBLIQUE.**





A Viry-Châtillon, où sont développés les moteurs, comme à Enstone où sont conçus et fabriqués les châssis, les usines de l'équipe Alpine sont en phase de modernisation. Toutes les infrastructures de l'équipe française, dont la soufflerie et les simulateurs, doivent en effet être remis à niveau. Un important chantier, validé par Laurent Rossi, et entamé par ses prédécesseurs. Mais l'éphémère patron de l'équipe ne pourra pas s'en attribuer les éventuels effets positifs. Reste aussi à consolider la cohésion des troupes franco-britanniques, dans les usines comme sur le terrain.







DPPI



DPPI



DPPI

Esteban Ocon à Monaco puis Pierre Gasly aux Pays-Bas, en décrochant une place sur le podium, ont enjolivé la saison d'Alpine. Ce ne fut pas suffisant pour sauver la tête d'Alan Permane (en haut à droite) et d'Otmar Szafnauer (en bas à gauche). Luca de Meo (ci-contre), le directeur général du groupe Renault, a tranché dans le vif en remplaçant ces deux piliers de l'équipe française. Bruno Famin, qui endosse toutes les responsabilités, devra trouver un homme fort pour remettre de l'ordre et de la cohésion chez Alpine F1.



## REPORTAGE Alpine F1

Ce coup de balai interpelle dans le paddock et la majorité des Anglais prend la défense d'Alan Permane, qui œuvre en F1 depuis plus de trente ans (il a débuté en 1989 chez Benetton). Pourtant, au sein de l'équipe, c'est un soulagement. Surtout du côté des pilotes, qui n'ont jamais apprécié le mépris avec lequel l'ingénieur anglais les traitait. Le départ d'Otmar Szafnauer était plus attendu, alors que l'intéressé pensait que la mise à l'écart de Laurent Rossi, avec lequel il était souvent en désaccord, allait lui offrir plus de liberté et surtout du temps. Ce qui faisait dire à l'Américain : « *Je sais que Luca (de Meo, NDLR) est un homme de parole. Je n'ai donc aucune inquiétude quant au fait que Luca respectera la sienne et me laissera les 100 courses nécessaires.* » Soit jusqu'au terme de la réglementation technique actuelle, fin 2025. Le grand patron de Renault a pris son temps pour répondre, mais son intervention a été cinglante : « *Ils (Szafnauer et Permane, NDLR) m'ont promis des choses qu'ils n'ont pas tenues. Je ne les ai pas forcés à fixer des objectifs. Ils les ont définis eux-mêmes et ça n'a pas fonctionné.* »

### Des rivalités entre l'unité moteur et l'usine châssis

Déjà très critiqué lors du double imbroglio Alonso-Piastrri alors qu'il n'était pas vraiment le responsable de ce fiasco, le directeur de l'équipe se voit reprocher, entre autres, un manque d'implication. Bruno Famin, interrogé sur cette double mise à l'écart, s'en est expliqué : « *Il faut que toute l'équipe et ses dirigeants soient sur la même ligne. Or, nous nous sommes rendu compte que nous ne l'étions pas à 100 %. Je pense que nous avons tous suffisamment d'expérience pour savoir qu'il est inutile de continuer ensemble et que chacun doit suivre son propre chemin.* »

Ce qui a débouché sur cette salve de départs. Une fois l'organigramme stabilisé, il faudra bien trouver un « chef charismatique » à cette équipe. A Monza, nous nous sommes entretenus avec Bruno Famin, qui nous a dit vouloir prendre le temps de l'analyse et de la réflexion avant de nommer l'homme idéal au poste de directeur sportif, en espérant qu'il existe et qu'il soit libre d'assurer ses fonctions rapidement. « *Mais la priorité est une évaluation de la situation globale de l'écurie, des usines, de la façon dont les usines travaillent ensemble. Ensuite, nous prendrons la décision correspondante.* » Il faudra donc attendre l'intersaison pour connaître l'identité du nouvel homme fort de l'équipe Alpine.

Bruno Famin, qui occupe ce poste de manière intérimaire, évoque au passage un problème endémique de l'équipe française : les difficiles relations entre l'unité des moteurs à Viry-Châtillon et l'usine châssis et développement d'Enstone, au sein même de laquelle les rivalités franco-britanniques sont souvent sensibles.

Difficile pour l'instant d'imaginer ce que sera le futur de l'équipe Alpine. Dans le paddock, de nombreux patrons d'écurie suggèrent que la bonne solution serait de voir la famille Andretti racheter ou s'associer à l'équipe tricolore plutôt que de vouloir entrer en F1 en partant d'une feuille blanche. Un scénario qui passerait par une vente d'Alpine F1, ce qu'exclut Luca de Meo : « *Nous devons reconstruire l'équipe pièce par pièce, et toutes ces histoires selon lesquelles j'aimerais vendre l'équipe sont des conneries. Je crois beaucoup au projet Alpine en Formule 1.* » Beaucoup de supporters français aussi. ●

(1) Les Luxembourgeois Gérard Lopez et Eric Lux, alors à la tête du fonds d'investissement Genii Capital, ont revendu début 2022 les 10 % de parts qu'ils possédaient encore.

**"IL FAUT QUE TOUTE L'ÉQUIPE ET SES DIRIGEANTS SOIENT SUR LA MÊME LIGNE. OR, NOUS NOUS SOMMES RENDU COMPTE QUE NOUS NE L'ÉTIONS PAS À 100 %."**

**Bruno Famin**, vice-président d'Alpine Motorsports et directeur d'écurie par intérim d'Alpine F1.

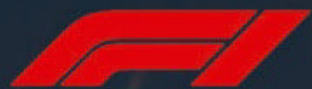


DPPI

Michael, le fils du célèbre Mario, aimerait faire revenir le nom d'Andretti en Formule 1. La société Andretti Global a été spécialement créée, et un accord a été signé avec Cadillac avec l'espoir de rejoindre le peloton des grands prix. Mais face à la fronde des autres patrons d'équipe contre les Américains, une rumeur suggère qu'Andretti Global pourrait racheter l'écurie Alpine. Une solution plus simple et moins coûteuse que Luca de Meo, le patron de Renault, a repoussée, la qualifiant de "connerie".







# FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



**GP des Pays-Bas**

CIRCUIT PARK DE ZANDVOORT  
25 - 27 AOÛT 2023



**GP d'Italie**

CIRCUIT DE MONZA  
1<sup>er</sup> - 3 SEPTEMBRE 2023



**GP de Singapour**

CIRCUIT DE MARINA BAY  
15 - 17 SEPTEMBRE 2023



En triomphant à Singapour en conclusion d'un week-end parfait, Carlos Sainz et la Scuderia Ferrari resteront comme ceux qui ont brisé l'hégémonie de l'écurie Red Bull en 2023. Au passage, le Madrilène est train de prendre l'ascendant sur Charles Leclerc, qui semblait jusqu'ici l'incontestable leader à Maranello.

Par notre envoyé spécial Lionel Froissart





01

Red Bull Media

Les pilotes détestent les pneus maxi-pluie ("full wet") et considèrent qu'ils ne servent à rien et sont tout juste bons à faire quelques tours derrière la safety car en cas d'intempérie. Les intermédiaires leur sont toujours préférés. Pirelli admet que ces gommes pourraient disparaître de son "catalogue".



02

Red Bull Media

Surpris par la sortie de piste d'une McLaren devant lui, pendant les essais libres aux Pays-Bas, Daniel Ricciardo ne peut éviter de heurter les protections. Le choc semble insignifiant, mais l'Australien n'a pas le temps de retirer ses mains du volant au moment de l'impact. Son poignet gauche n'y résiste pas : 7 fractures et fin de saison compromise.

## SAMEDI 5 AOÛT

### La 11<sup>e</sup> équipe en question Aucune plus-value pour la F1

Si la trêve est décrétée sur la piste, ce n'est pas tout à fait le cas dans les coulisses des grands prix. Le conflit pourrait même s'envenimer entre la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et le propriétaire de la F1, le groupe Liberty Media, au sujet de l'arrivée d'une onzième équipe dans le peloton. Alors que le président de l'autorité sportive, Mohammed Ben Sulayem, a l'intention de dévoiler le nom des candidates potentielles pour rejoindre le paddock à partir de 2026, le grand patron de Liberty Media, Greg Maffei, se fait l'écho des propos de Stefano Domenicali, responsable de la branche F1 de la société : « Il y a eu un processus pour ajouter d'autres équipes, mais la barre est très haute. La valeur ajoutée d'une onzième équipe n'est pas claire. Et il y a beaucoup d'incertitude parmi les autres équipes à ce sujet. » Derrière les réticences des écuries et de Liberty Media, il y a bien sûr une affaire de gros sous. Comment ajouter une part au gâteau des revenus de la F1 sans léser les formations déjà en place ?

## DIMANCHE 6 AOÛT

### 01 Pirelli éclaboussé Pluie de critiques

C'est assez rare que Pirelli admette faire fausse route. Toutefois, après un Grand Prix de Belgique très pluvieux, le fabricant italien a reconnu

que les gommes « full wet » (maxi-pluie) ne sont plus adaptées aux performances des monoplaces. George Russell n'avait d'ailleurs pas mâché ses mots à Spa en jugeant que les pneus pour forte pluie étaient inutiles et mauvais. Mario Isola, d'ordinaire plutôt susceptible, a pour une fois donné raison aux pilotes qui se plaignent des pneus pluie tout en soulignant les progrès faits par ses ingénieurs dans le domaine de la performance : « Nous devons tout d'abord séparer deux problèmes : l'un est la performance du pneu pluie, l'autre est la visibilité. Côté performance, nous avons obtenu un résultat bien meilleur que celui de l'ancien pneu pluie. » Un gain de l'ordre de plusieurs secondes. « Pour ce qui est de la visibilité, nous discutons fréquemment de ce problème. La FIA et les écuries travaillent sur des dispositifs qui peuvent améliorer la visibilité en réduisant les projections d'eau. »

## JEUDI 17 AOÛT

### Felipe Massa ose tout Des dollars ou le titre ?

Par charité, quelques personnalités du paddock refusent de s'exprimer sur ce qui pourrait devenir « l'affaire Massa ». Elles sont néanmoins étonnées de voir l'ancien pilote entamer une procédure juridique pour tenter d'obtenir la reconnaissance d'un titre perdu en 2008. La plupart trouvent cette démarche tardive parfaitement ridicule. On voit mal comment les avocats du Brésilien pourront obtenir gain de cause. Felipe Massa considère que le résultat du Grand Prix de Singapour 2008 (qui déboucha sur le crashgate,

## Ricciardo accidenté, Nyck de Vries espérait retrouver son éphémère volant pour le remplacer. Christian Horner révélera qu'il n'en a jamais été question. C'est Liam Lawson qui est désigné.

après l'accident volontaire de Piquet Jr.) doit être annulé. Ce qui l'arrangerait puisque ce jour-là, Massa s'était classé 13<sup>e</sup> et hors des points après avoir emporté une partie de la ravitailleuse, et laissé passer ses chances pour le titre de champion du monde. En apparence, Massa réclame une justice sportive. Mais son discours est à géométrie variable. Après avoir abandonné un temps l'idée – saugrenue – de récupérer sur le tapis vert un titre qu'il n'a jamais gagné sur la piste, il semble vouloir obtenir un fort dédommagement financier pour ce supposé titre envolé. Même s'il se défend d'en faire une histoire d'argent...

## GP des Pays-Bas

CIRCUIT PARK DE ZANDVOORT

25 - 27 AOÛT 2023

## VENDREDI 25 AOÛT

### 02 Ricciardo blessé Hors course ?

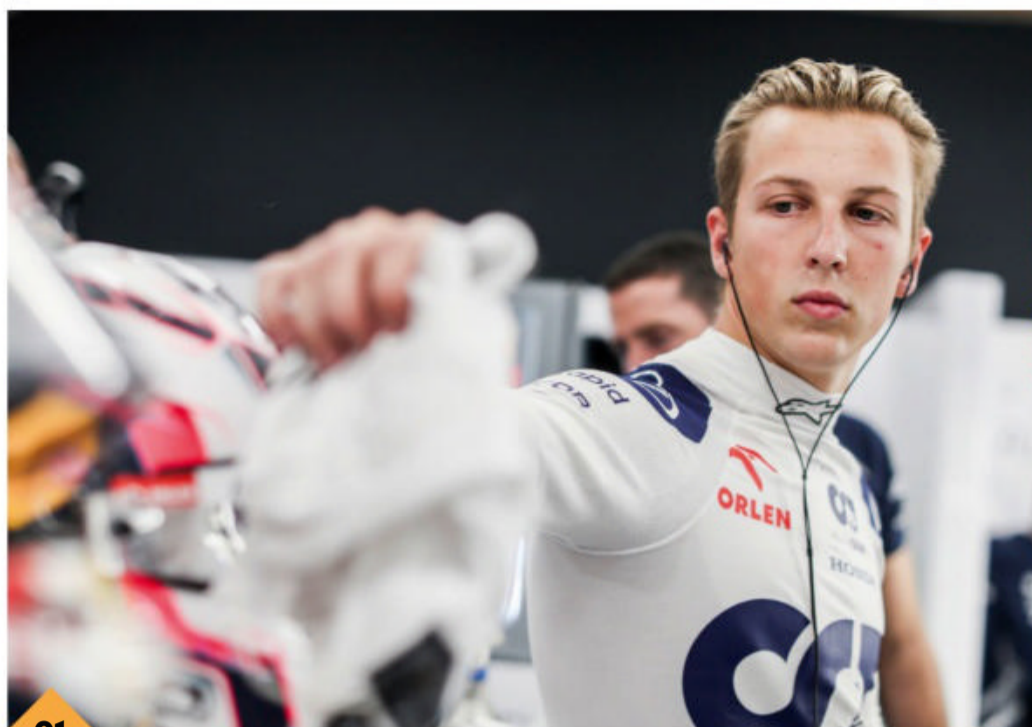
Nous croisons Daniel Ricciardo dans le paddock, comme toujours tout sourire

et plaisantant avec une équipe Netflix à sa poursuite. Deux heures plus tard, l'Australien est de retour dans le motor-home de l'équipe AlphaTauri, blême et le sourire aux oubliettes. Il s'est cassé le poignet pendant les essais libres 2 : un retour de volant au moment où il a heurté les barrières Tecpro en voulant éviter Oscar Piastrì, sorti de la piste devant lui. Le premier diagnostic est sans appel : l'Australien souffre d'une fracture au métacarpien de la main gauche. Il est d'ores et déjà forfait pour les grands prix des Pays-Bas et d'Italie. Dans la soirée, son entourage annonce qu'il va se faire opérer à Barcelone par le chirurgien Xavier Mir qui s'était occupé des poignets de Lance Stroll, en début de saison.

### Lawson préféré à de Vries Risqué pour le Néo-Zélandais

Quelques heures après l'annonce du forfait de Daniel Ricciardo, Red Bull confirme qu'il sera remplacé par le jeune Liam Lawson, réserviste de Red Bull et AlphaTauri. Nyck de Vries espérait retrouver son éphémère volant à cette occasion pour courir devant son public, mais Christian Horner, le team principal de Red Bull, a révélé plus tard que cette possibilité n'a jamais été considérée. Pour Lawson (21 ans), c'est





01

Red Bull Media



02

DPPI

Liam Lawson a su saisir sa chance, alors que le remplacement au pied levé de Ricciardo avait tout du cadeau empoisonné au volant d'une AlphaTauri médiocre et sur un circuit difficile. Sans commettre la moindre erreur, il a convaincu dès son premier grand prix.

Malgré son prestigieux passé, le circuit de Monza n'est plus au standing de la F1 moderne. Liberty Media attend une sérieuse modernisation des infrastructures et un meilleur accueil du public pour prolonger l'organisation du Grand Prix d'Italie sur le vieil autodrome.

*“Le plan A, c'est que nous voulons faire l'année prochaine avec Pérez, mais il doit performer pour cela. Cela signifie qu'il doit améliorer ses qualifications, et finir 2<sup>e</sup> de ce championnat. C'est clair pour lui.”*

Helmut Marko

à la fois une belle opportunité et un cadeau empoisonné de se retrouver au volant d'une F1 sur un circuit difficile et lors d'un week-end perturbé par une météo fantaisiste.

## SAMEDI 26 AOÛT

### Marko prévient Pérez Des perfs ou la porte

Sous contrat avec Red Bull jusqu'à la fin de la saison 2024, Sergio Pérez est de plus en plus sur la sellette dans l'écurie championne du monde. Daniel Ricciardo ne fait pas mystère que son ambition est de terminer sa carrière dans l'équipe où il a gagné sept de ses huit succès en Formule 1. Sa fracture à la main gauche n'est pas une bonne nouvelle pour l'Australien, mais il a rencontré Helmut Marko, le consultant et patron de la filiale pilotes Red Bull pendant la trêve pour lui faire part de ce désir. S'il reste prudent sur la capacité de Ricciardo à redevenir le pilote qu'il était, Marko a déclaré : « Nous sommes très satisfaits de la performance de Ricciardo. J'espère qu'il pourra revenir rapidement pour confirmer (après sa blessure, NDLR) » L'Autrichien s'est montré moins aimable avec son pilote

mexicain. « Le plan A, c'est que nous voulons faire l'année prochaine avec Pérez, mais il doit performer pour cela. Cela signifie qu'il doit améliorer ses qualifications, et finir 2<sup>e</sup> de ce championnat. C'est clair pour lui. » Avant de préciser : « Nous avons un plan B avec Ricciardo et Lawson. » Au soir des qualifications, encore une fois ratées pour « Checo », à plus de 1 seconde de son coéquipier, le clan mexicain avait quelques soucis à se faire.

## DIMANCHE 27 AOÛT

### 01 Lawson au rendez-vous Parti pour rester

Malgré l'énorme challenge que représentaient des débuts dans les conditions extrêmes du Grand Prix des Pays-Bas, Liam Lawson a fait preuve d'un calme absolu. En qualifications, il n'a pas cherché à en faire plus que ses capacités et celles de sa médiocre AlphaTauri. En course, le Néo-Zélandais a évité tous les pièges malgré les averses. Il s'est même offert le plaisir de doubler, à la régulière, la Ferrari de Leclerc. Et de se dédoubler de Max Verstappen (sortant des stands) avant de se remettre sagement dans le sillage de la Red Bull.

## GP d'Italie

CIRCUIT DE MONZA

1<sup>er</sup> - 3 SEPTEMBRE 2023

### JEUDI 31 AOÛT

#### Revoilà Mick Porte entrouverte chez Williams

Mick Schumacher, peu convaincant lors de ses deux saisons chez Haas, a trouvé refuge chez Mercedes où il est pilote de réserve et de développement dans le simulateur. A ce titre, le patron de l'écurie, Toto Wolff, se dit très satisfait de son travail. Le manager autrichien ne désespère pas de lui trouver une place de titulaire en 2024, même si les volants potentiels se font rares : « Je pense qu'il mérite d'être sur la grille. Je sais (que Mick Schumacher) fera le travail si l'un de nos pilotes doit être absent. Sa contribution dans le simulateur est énorme, et cela nous fait parfois faire ces grands sauts du vendredi au samedi, parce qu'il y roule toute la nuit avant de venir. » Schumacher Junior, qui reconnaît que le temps qui passe ne joue pas en sa faveur, pourrait intéresser l'équipe Williams (motorisée par Mercedes...), Logan Sargeant n'ayant pas convaincu.

#### Statu quo chez Mercedes Fin des spéculations

Lewis Hamilton ne courra pas pour Ferrari ou Red Bull lors des deux prochaines saisons. Et Charles Leclerc ne le remplacera pas

chez Mercedes, pas plus qu'il ne rejoindra le septuple champion du monde. L'écurie Mercedes a sonné la fin des spéculations en confirmant que Lewis Hamilton avait prolongé son contrat pour les saisons 2024 et 2025. Dans ce même communiqué, Mercedes F1 a confirmé que George Russell resterait aux côtés de Lewis Hamilton sur cette même période.

### VENDREDI 1<sup>er</sup> SEPTEMBRE

#### Pérez vers la sortie Jardinage en vue

L'expression « être en période de jardinage » est devenue courante en Formule 1. Elle concerne surtout les ingénieurs quittant une équipe pour une autre, avec l'obligation d'observer une période de carence. C'est-à-dire un laps de temps où ces transférés n'ont pas le droit de travailler pour leur nouvel employeur. Dans le cas de Sergio Pérez, qui ne semble pas donner satisfaction chez Red Bull, le Mexicain pourrait être mis sur la touche et privé de volant en 2024 tout en continuant à toucher son salaire, afin que l'équipe autrichienne ne soit pas accusée d'avoir rompu son contrat de manière unilatérale. Le très psychologue Helmut Marko, qui aime mettre ses pilotes en confiance, a ainsi précisé que Pérez avait un contrat garanti mais pas un emploi. Histoire de ne pas perdre la face, l'actuel coéquipier de Verstappen affirme qu'il pourrait songer à quitter Red Bull de son propre chef, fin 2024. Reste qu'il n'aura sans doute pas d'autre choix.





03

DPPI

Max Verstappen s'est réjoui de la prolongation de contrat de Lewis Hamilton chez Mercedes. L'Anglais s'est montré moins aimable en jugeant que le Hollandais manquait d'opposition chez Red Bull, avec des coéquipiers trop faibles.

02

## Monza en travaux Un circuit vieillissant

L'autodrome de Monza est l'un des plus anciens circuits du championnat et ça se voit. Si la piste italienne possède toujours le grade 1 pour accueillir la Formule 1, ses installations sont pour la plupart obsolètes. Stefano Domenicali, le patron de la F1, a prévenu que pour prétendre renouveler son contrat et se maintenir au calendrier, Monza devait se mettre à niveau et se moderniser. Il s'agit d'un énorme chantier car rien ne va à Monza. Parkings, voies d'accès du public, tribunes, tunnels, salle de presse, cabines des télévisions, tout est à refaire. La fédération italienne a confirmé que le circuit allait être fermé pendant plus de six mois dès le lendemain du grand prix pour, dans un premier temps, refaire les différents tunnels qui donnent accès à l'intérieur de l'autodrome avant de resurfer l'ensemble du circuit. Mais, toujours selon Domenicali, il en faudra beaucoup plus pour convaincre Liberty Media.

## Tempête

### Le Parco di Monza dévasté

Après le Grand Prix d'Emilie-Romagne à Imola annulé pour cause d'inondations, deux tempêtes, survenues les 21 et 24 juillet, ont failli torpiller le Grand Prix d'Italie à Monza. Certaines portions du parc ont été dévastées, dont plus de 10 000 arbres cassés ou déracinés. La plupart se situant à proximité de l'enceinte de l'autodrome, plusieurs clôtures et barrières de sécurité ont été endommagées.

## SAMEDI 2 SEPTEMBRE

### Stroll le travailleur Motivé et malchanceux

La majorité des observateurs du paddock se demandent à quel moment Lance Stroll va dire stop, tous doutant de sa réelle motivation pour ce « métier » de pilote. Stroll affirme toutefois qu'il n'a pas l'intention de quitter la F1 et qu'il est heureux de son sort. Outre le soutien de son père, propriétaire de l'écurie Aston Martin, le Canadien peut aussi compter sur celui de Mike Krack, son team principal, qui lui trouve des circonstances atténuantes et loue sa capacité à s'investir : « Il n'y a pas d'écart marqué en termes de performances, il y a un écart en termes de points. » Krack met en avant certains arguments pour expliquer cet écart : « Nous devons faire un bien meilleur travail dans le garage de Stroll, sur la stratégie de course, mais nous avons aussi eu des problèmes de fiabilité, et cette voiture a toujours été touchée. » Peut-être que le Luxembourgeois tient à son job, lui.

03

### Lewis et Max Eternelle joute verbale

Max Verstappen s'est réjoui de la prolongation de contrat de Lewis Hamilton, jugeant que sa présence dans le peloton était une excellente chose pour la F1. En revanche, l'Anglais n'a pas répondu sur le même registre. Alors qu'on lui demandait son avis sur les succès à répétition de son rival hollandais, le septuple champion du monde a souligné le manque de concurrence interne pour Verstappen, jugeant que

## UN MOIS EN PISTE...

La progression technique la plus spectaculaire de cette dernière partie de la saison concerne l'équipe McLaren, qui ne cesse d'apporter des développements... Et qui fonctionnent !



### 1. Red Bull

Red Bull travaille surtout des détails sur sa monoplace en fonction du circuit visité. Comme par exemple un mini-aileron arrière spécifique particulièrement remarqué à Monza, et d'une efficacité redoutable.



### 2. Mercedes

Les ingénieurs de Brackley poursuivent leur travail de compréhension de leur complexe machine. Des milliers de paramètres crachés par la télémétrie sont analysés afin d'éradiquer les défauts sur la future F1 W15.



### 3. Ferrari

Comme au bon vieux temps, la Scuderia Ferrari a su optimiser un moteur survitaminé (dans les limites de ce qu'autorise le règlement) en Italie, en espérant en poursuivre le développement jusqu'à la fin de la saison.



### 4. Aston Martin

L'AMR 23 donne satisfaction dans le domaine mécanique (suspensions, trains roulants, freinage). Mais l'équipe de Silverstone tente de retrouver un bon équilibre aérodynamique, qui sera la priorité sur la prochaine voiture.



### 5. McLaren

C'est quasiment un modèle C de sa MCL60 que l'équipe de Woking aligne en cette fin de saison. Et chaque développement apporte de la performance. C'est prometteur pour 2024. En attendant, McLaren veut gagner d'ici Abu Dhabi.



### 6. Alpine

Après avoir traversé une période de fortes turbulences (lire page 142), l'équipe Alpine se concentre sur la remise en marche des différents départements techniques, et surtout une mise à niveau de l'unité de puissance Renault, en manque de chevaux.



### 7. Williams

Preuve que les grandes équipes ne meurent jamais, la progression (résurrection ?) de Williams est presque aussi spectaculaire que le retour aux affaires de McLaren. Mais l'efficacité de la FW 45 ne s'exprime que sur quelques pistes, pour l'instant.



### 8. Haas

Alors que Haas semblait avoir abandonné tout développement cette saison, l'équipe américaine a présenté d'importantes modifications sur sa monoplace à Singapour, annonçant même une évolution radicale pour Austin, lors de sa course à domicile.



### 9. Alfa Romeo

La formation suisse se démène pour quitter l'avant-dernière place du classement des constructeurs, mais le programme de développement et de production de nouvelles pièces semble avoir toujours un train (ou un grand prix) de retard sur la concurrence.



### 10. AlphaTauri

Les ingénieurs de l'équipe italienne ne baissent pas les bras. A la traîne en terme de développement, AlphaTauri a présenté une AT 04 dotée d'un important package aéro à Singapour. Et les efforts portent désormais sur la préparation de la prochaine saison.





01

DPPI



02

Motorsport-images/Sutton/Panoramic

Lando Norris a signé un contrat de (très) longue durée avec l'équipe McLaren. Ce que regrette Helmut Marko, qui aurait volontiers associé le jeune Britannique à l'ogre Max Verstappen. Red Bull pourrait toutefois faire le forcing pour racheter le contrat de Norris en vue de la saison 2025.

Les ingénieurs ont toujours un coup d'avance sur la réglementation technique. La FIA sort donc une nouvelle arme, sous la forme d'une directive technique. Encore une fois, il est question de limiter la flexibilité des éléments aérodynamiques, et notamment de l'aile avant.

## En 2024, le nouveau patron d'AlphaTauri souhaite désigner l'expérimenté Daniel Ricciardo, avec à ses côtés un jeune pilote. Pour ce rôle, Liam Lawson, qui vient de réussir son Grand Prix des Pays-Bas, voit sa cote monter en flèche.

le pilote Red Bull a la vie facile : « Je ne suis pas aussi impressionné que lorsque Michael Schumacher menait, que Sebastian Vettel menait, avec Kimi Räikkönen à ses côtés ou lorsque Fernando Alonso gagnait. Quand je me suis qualifié avec une demi-seconde ou six dixièmes d'avance sur Valtteri, ils (NDLR : les journalistes ?) n'ont pas dit la même chose qu'aujourd'hui quand Max se qualifie avec six dixièmes d'avance sur Pérez. Et à mon avis, Valtteri, et en fait tous mes coéquipiers, ont été plus forts que les coéquipiers de Max. Jensen (Button), Fernando (Alonso), George (Russell), Valtteri (Bottas) et Nico (Rosberg). Tous ces gars ont été très forts et constants et Max n'a jamais couru contre quelqu'un comme ça. » Mais Hamilton reconnaît que Verstappen et toute l'équipe Red Bull font « un travail incroyable avec une voiture incroyable. Vous ne pouvez rien leur reprocher ».

### DIMANCHE 3 SEPTEMBRE

**01 Red Bull drague Norris Verrouillé par McLaren**  
C'est assez rare que Red Bull montre un intérêt aussi marqué pour un pilote sous contrat avec

une autre équipe. Ainsi, Helmut Marko a publiquement regretté que le Britannique Lando Norris soit bloqué par McLaren jusqu'à la fin de la saison 2025. Compte tenu de la montée en puissance d'Oscar Piastri, et des inévitables tensions qui vont forcément se faire jour entre les deux pilotes McLaren, Marko et Horner vont probablement étudier de très près les possibilités d'attirer Norris dans leurs filets. Zak Brown, le directeur de McLaren Racing, a toutefois fermement rappelé qu'il n'était pas question de laisser filer sa perle anglaise.

### MARDI 5 SEPTEMBRE Les comptes sont bons La FIA renforce ses contrôles

La FIA a attendu que la ferveur du Grand Prix d'Italie retombe pour communiquer les résultats de son audit au sujet des dépenses des dix équipes du peloton. Résultat : toutes sont dans les règles. Pourtant, au moins trois d'entre elles (Mercedes, Aston Martin et à nouveau Red Bull) étaient soupçonnées d'avoir dépassé le budget plafond (139 millions de dollars, inflation

incluse, sans compter la rallonge autorisée pour les six courses sprint, soit environ 143 millions de dollars). « L'administration du Plafonnement des coûts de la FIA a délivré des certificats de conformité à l'ensemble des dix concurrents », a confirmé l'autorité sportive, précisant que les activités non liées à la F1 ont également été examinées et les zones d'ombre éclaircies. Le département en charge du contrôle a été renforcé et le sera encore tant la mise en œuvre d'un tel audit, multiplié par dix, est complexe et technique.

### Les pilotes AlphaTauri De l'expérience et de la jeunesse

Peter Bayer, le nouveau P.-D.G. d'AlphaTauri, jusque-là très discret, s'est exprimé sur sa vision du duo de pilotes idéal pour son équipe. Il a laissé entendre que Daniel Ricciardo était sans doute la meilleure option pour 2024, l'écurie AlphaTauri ayant besoin d'un pilote expérimenté. Au côté d'un pilote capé, Bayer admet que la logique est de placer un jeune pilote : « Nous ne pouvons pas développer deux jeunes pilotes, nous devons aussi être compétitifs. Je pense que pour ça, il faut un pilote expérimenté et un jeune. C'est vraiment ce que j'essaie de faire. » Il faut bien noter que Peter Bayer s'exprime à la première personne, Helmut Marko, patron de la filiale Red Bull, ayant encore son mot à dire dans le choix des pilotes maison. Un paramètre est en train d'évoluer et il n'est pas en faveur de Yuki Tsunoda qui a encore du mal à concrétiser son potentiel. Dans le même temps, Liam Lawson voit sa cote monter en flèche.

## GP de Singapour

CIRCUIT DE MARINA BAY  
15 - 17 SEPTEMBRE 2023

### MERCREDI 13 SEPTEMBRE

#### 02 Ailerons renforcés Nouvelle directive

Depuis plusieurs saisons, la FIA tente de brider l'ingéniosité des aérodynamiciens de la F1 qui tentent d'exploiter les zones grises du règlement technique. L'aile avant est particulièrement visée et chaque saison, le niveau de rigidité de cet élément est renforcé. Grâce à la présence de repères imposés sur chaque monoplace, quelques abus ont été constatés. Aussi la FIA vient d'introduire sa 18<sup>e</sup> directive technique afin de limiter la flexibilité de l'aile lorsqu'une voiture est en action. Tim Goss, directeur technique de la FIA, indique que les éléments aérodynamiques des différentes équipes sont en conformité avec le règlement, mais sont dans certains cas hors des limites sur des points précis car la jointure entre deux pièces crée une flexibilité. « Pour nous, précise-t-il, le point important est que tous les composants aérodynamiques ou de carrosserie qui influencent les performances aérodynamiques de la voiture doivent être fixés de manière rigide et immobile par rapport à leur cadre de référence et qu'ils doivent utiliser une surface uniforme, solide, dure ».



# GP des Pays-Bas



Red Bull Media

## Verstappen enchaîne et enchante

**R**ien de nouveau sous la pluie! Max Verstappen s'est imposé pour la troisième fois de suite devant son public et pour la neuvième fois consécutive. Le Néerlandais s'est joué tout le week-end d'une météo capricieuse. C'est d'ailleurs la pluie qui a rendu les qualifications et la course palpitantes. Le rendez-vous aux Pays-Bas a offert un spectacle de haute tenue, après une série de grands prix ennuyeux. Une première averse, avant même la fin du 1<sup>er</sup> tour, lançant un incertain bal d'arrêts aux stands.

Dans ces conditions, outre l'inébranlable Verstappen, les deux autres champions du monde du plateau, Fernando Alonso, auteur d'un 1<sup>er</sup> tour magistral, et Lewis Hamilton, parti d'une lointaine 13<sup>e</sup> place, ont fait étalage de leur science de la course et de leur vista diabolique. L'Espagnol a été récompensé par un nouveau podium et a fait figure de vainqueur potentiel à la reprise de la course, après l'interruption au drapeau rouge. Prudent, le pilote Aston Martin a préféré assurer de gros points (dont celui

du meilleur tour). Quant au Britannique, il a payé une qualification médiocre et une erreur stratégique de son équipe, qui l'a fait chuter à la dernière place après son premier arrêt au stand tardif. Dans ce contexte, sa 6<sup>e</sup> place, accompagnée d'un bon rythme en fin de course, est prometteuse pour la suite de la saison. Les neuf grands prix encore au programme s'annoncent incertains pour départager Mercedes et Aston Martin, alors que l'équipe McLaren s'affirme comme l'arbitre de ce duel... loin derrière la Red Bull de Verstappen.

### TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
<b>1 Max Verstappen</b>	<b>1</b>	<b>Red Bull RB19</b> (Honda)	<b>2 h 24'04"411</b>
<b>2 Fernando Alonso</b>	<b>14</b>	<b>Aston Martin AMR23</b> (Mercedes)	<b>à 3"744</b>
<b>3 Pierre Gasly</b>	<b>10</b>	<b>Alpine A523</b> (Renault)	<b>à 7"058</b>
4 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 10"068 *
5 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 12"541
6 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 13"209
7 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 13"232
8 Alexander Albon	23	Williams FW45 (Mercedes)	à 15"155
9 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 16"580
10 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 18"346

\* 5" de pénalité pour vitesse excessive dans les stands.

*"J'ai pensé à faire une manœuvre sur Max à la fin, mais je me suis dit que j'aurais du mal à quitter le circuit (ce soir)."*

Fernando Alonso, évoquant la possibilité d'attaquer Verstappen pour la gagne dans les derniers tours.

## LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

### Leclerc sans pneus

Après un contact avec Piastri dans le 1<sup>er</sup> tour, Charles Leclerc décide tardivement de rentrer au stand lors de la première averse. Son équipe n'est pas prête et le Monégasque y laisse de nombreuses secondes. Avant d'abandonner, plancher endommagé.



DPPI

### Crash de Zhou

Alors que la grosse averse annoncée est là à dix tours de la fin, Zhou, le pilote Alfa Romeo, part en aquaplaning au milieu de la ligne droite et sort. Son impact est enregistré à 19 G et endommage les Tecpro. Ce qui provoque un drapeau rouge.

### POLE POSITION

**1'10"567**

Max Verstappen  
(Red Bull)

### MEILLEUR TOUR

**1'13"837**

Fernando Alonso  
(Aston Martin)



Alpine F1 Media

### Gasly : 1<sup>er</sup> podium en bleu

Il fallait au moins ça pour redonner le sourire aux membres de l'équipe Alpine. Opiniâtre malgré des conditions parfois extrêmes et une pénalité de 5", le Français, parti 12<sup>e</sup>, a soufflé la 3<sup>e</sup> place du podium à Pérez en fin de course.





01

Red Bull Media



02

Red Bull Media

Jeune retraité de 36 ans, Sebastian Vettel reconnaît qu'il étudierait de près la proposition d'une écurie de pointe. Une déclaration qui ouvre la porte à un possible retour en F1. Mais pas avant 2025, lorsque le marché des transferts s'ouvrira... à moins que d'ici là, Red Bull ne lui fasse une offre.

Helmut Marko a tenu des propos à connotation raciste envers son pilote mexicain Sergio Pérez. Le consultant spécial de Red Bull a déclaré que Checo avait en quelque sorte la "nonchalance typique des Sud-Américains", faisant au passage une bourde géographique. La FIA l'a averti formellement en lui rappelant le code éthique de la F1.

## Daniel Ricciardo est présent à Singapour dans le rôle d'observateur "technique" et pour aider les jeunes Yuki Tsunoda et Liam Lawson à déterminer le meilleur set up de leurs monoplaces.

et continue en toutes circonstances. » Avant même les premiers essais du Grand Prix de Singapour, l'équipe Red Bull a douché les espoirs de la concurrence en affirmant qu'elle n'avait pas d'aileron avant flexible et que cette directive ne changerait rien pour elle.

### JEUDI 14 SEPTEMBRE

#### Ricciardo dans le paddock Observateur en attendant...

Daniel Ricciardo est présent à Singapour dans le rôle d'observateur « technique » et pour aider les jeunes Yuki Tsunoda et Liam Lawson à déterminer le meilleur set up de leurs monoplaces. C'est ce qu'indique l'équipe AlphaTauri, qui ne cesse d'envoyer des signaux favorables au pilote australien. En attendant, Helmut Marko a révélé que Ricciardo souffre de sept fractures au poignet gauche, et que l'Australien ne doit pas reprendre le volant de sa monoplace avant le Grand Prix du Qatar, soit les six semaines de repos préconisées par les médecins. Mais c'est plus probablement à Austin qu'il retrouvera son baquet. Reste à savoir qui, de Tsunoda ou de Lawson, sera laissé sur le banc de touche.

#### Stabilité chez Alfa Romeo Zhou et Bottas confirmés

Lors du Grand Prix des Pays-Bas, Alessandro Alunni Bravi, le patron de l'équipe Alfa Romeo, nous avait laissé entendre que le cas du pilote chinois Guanyu Zhou serait rapidement tranché. Alors que des rumeurs voyaient celui-ci sur un siège éjectable par la faute de sponsors défaillants, Bravi disait vouloir favoriser la stabilité. Avec le retour de l'épreuve de Shanghai au calendrier et la régularisation des paiements de la part des soutiens financiers de Zhou, celui-ci a finalement été prolongé pour la saison prochaine. L'option concernant Valtteri Bottas pour 2024 a également été activée, donc « blanc sur rouge » (les couleurs d'Alfa Romeo), rien ne bouge. Ce duo annule les espoirs du Français Théo Pourchaire d'être titularisé, mais lui aussi reste dans son rôle de pilote de réserve.

#### 01 Vettel, le retour ? Il ne ferme plus la porte

Sebastian Vettel, incollable sur l'histoire de la F1, pourrait être inspiré par l'exemple de ses aînés, Alain Prost ou Niki Lauda, entre autres, qui ont fait des retours victorieux en F1, ou plus

récemment par celui de Fernando Alonso. Après une longue période de réflexion, l'Allemand ne ferme plus la porte à un éventuel retour. A 36 ans, il peut encore s'imaginer trois ou quatre saisons au volant d'une F1, à condition de se voir offrir une proposition alléchante sur le plan sportif. « Vais-je revenir ? Je ne peux pas dire jamais, commente-t-il, parce qu'on ne sait jamais vraiment ce qui peut arriver. Imaginez qu'un très bon baquet se libère et qu'on me fasse une proposition. » Et Vettel de faire référence au passé : « Si vous leur (Prost, Mansell, Lauda, Alonso, NDLR) aviez demandé, certains d'entre eux auraient probablement dit non à un retour mais ils sont tous revenus. Je ne peux donc pas l'exclure de mon côté. »

### VENDREDI 15 SEPTEMBRE

#### Las Vegas lève le pied Les prix baissent !

A deux mois du premier vrai Grand Prix de Las Vegas (oublions les courses des années 80 sur un parking), un contact local nous informe que les hôteliers sont en train de faire marche arrière sur les tarifs exorbitants qu'ils espéraient appliquer. Par ailleurs, la vente des billets est en berne et les pass du « paddock club » à 15 000 \$ ne s'écoulent pas comme prévu. Sur le terrain, la construction du circuit avance, mais de nombreux riverains protestent contre les nuisances de travaux qui entravent la circulation dans la ville.

02 Marko averti par la FIA Un dérapage de plus Le Dr. Helmut Marko a du mal à tenir sa langue. Une fois de plus, c'est Sergio Pérez qui a fait

les frais de ses déclarations à l'emporte-pièce. Marko a laissé entendre que l'implication « fluctuante » de Pérez était typique des pilotes sud-américains (au passage, précisons que le pilote Red Bull est Mexicain, et que le Mexique est situé en Amérique du Nord...). « Rappelons-nous qu'il est Sud-Américain, a déclaré le dirigeant autrichien, et donc il n'est pas aussi concentré que Max Verstappen ou Sebastian Vettel. » Christian Horner, le team principal de l'écurie, a désavoué Marko : « On apprend toujours dans la vie, même à 80 ans. Helmut a rapidement reconnu son erreur et s'en est excusé, à la fois publiquement et directement auprès de Sergio. Checo est un membre très populaire et important de notre équipe. Nous avons de très nombreux fans dans le monde entier et nous prenons cela très au sérieux, de manière responsable. » Pour dédouaner la marque Red Bull, Christian Horner a également développé une défense originale en affirmant : « Il (Marko) n'est pas un employé de Red Bull Racing. Il fait partie du groupe Red Bull au sens large, et le groupe a présenté ses excuses. » La FIA s'est contenté d'adresser un avertissement formel par écrit à Helmut Marko, lui rappelant au passage son code d'éthique. L'ensemble des patrons d'écurie ont bien sûr jugé ces propos inappropriés, mais c'est Lewis Hamilton qui s'est montré le plus virulent pour critiquer ce nouveau dérapage d'Helmut Marko, qualifiant sa déclaration d'« inacceptable », surtout de la part d'un cadre dirigeant d'une équipe. « Ce n'est pas quelque chose où l'on s'excuse et tout va bien, ajoutait Hamilton. Je pense qu'il faut faire davantage. » ●●●





# GP d'Italie



Red Bull Media

## Monza porté au rouge

**U**ne pole position pour une Ferrari – celle de Sainz.

Un Max Verstappen en chasse pendant 14 tours avant de s'emparer de la tête pour ne plus la lâcher. Le Grand Prix d'Italie a ressemblé à une course. Certes, le pilote Red Bull a gagné pour la dixième fois de suite cette saison, mais ce record est anecdotique tant il était annoncé. Encore une fois, c'est derrière l'invincible Batave que le spectacle a eu lieu. Les Ferrari ayant attiré la grande foule dans le parc de Monza après leur belle qualification, Sainz et

Leclerc ont entretenu le suspense, provoquant quelques frayeurs dans les tribunes et sur le muret des stands de la Scuderia. N'ayant jamais quitté l'une des trois premières places pendant toute la course – à l'exception de cinq tours après son arrêt au stand pour changer de pneumatiques –, Carlos Sainz n'avait pas l'intention de céder sa place sur le podium pour voir son coéquipier Charles Leclerc s'en saisir. Si sa défense fut rude et parfois à la limite pour retenir, en vain, les Red Bull, elle fut quasi désespérée pour contenir

les assauts furieux de Leclerc. Trajectoires approximatives et blocages de roues se sont ainsi succédé pour offrir à la foule rouge de plaisir un final au couteau. Si aucun ordre n'est venu gâcher la démonstration des deux jockeys cravachant leur cheval cabré, un timide « pas de risque » s'est fait entendre dans la radio de Sainz et Leclerc à l'attaque du dernier tour, alors que ces deux-là les avaient déjà tous pris. L'honneur d'assister à la marée montante des tifosi vers le podium est donc revenu à Carlos Sainz.

### TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
<b>1 Max Verstappen</b>	<b>1</b>	<b>Red Bull RB19</b> (Honda)	<b>1 h 13'41"143</b>
<b>2 Sergio Pérez</b>	<b>11</b>	<b>Red Bull RB19</b> (Honda)	<b>à 6"064</b>
<b>3 Carlos Sainz</b>	<b>55</b>	<b>Ferrari SF23</b> (Ferrari)	<b>à 11"193</b>
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF23 (Ferrari)	à 11"377
5 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 23"028 *
6 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes)	à 42"679 *
7 Alexander Albon	23	Williams FW45 (Mercedes)	à 45"106
8 Lando Norris	4	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 45"449
9 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 46"294
10 Valtteri Bottas	77	Alfa Romeo C43 (Ferrari)	à 1'04"056

\* 5" de pénalité.

*"Ça a été chaud à de très nombreuses reprises. Carlos était à la limite en défense, et moi à la limite en attaque. À mon avis, la course, ça devrait toujours être comme ça. Ça me rappelle l'époque du Karting."*

Charles Leclerc, sur sa lutte serrée avec son coéquipier.

## LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Red Bull Media

### Verstappen à l'usure

Le pilote Red Bull a su se montrer patient pour prendre la tête aux dépens de Sainz, parti de la pole position. Max savait que les Ferrari seraient gourmandes en gomme et que la victoire lui était promise s'il attendait le moment propice.



Motorsport-images/LAT/Panoramio

### Sainz enfumé

Après plusieurs attaques infructueuses, Verstappen parvient à pousser Sainz à commettre une petite faute. Au 15<sup>e</sup> tour, le blocage de roues de la Ferrari permet à la Red Bull de se porter à sa hauteur à la sortie de la première chicane pour la passer à la suivante.

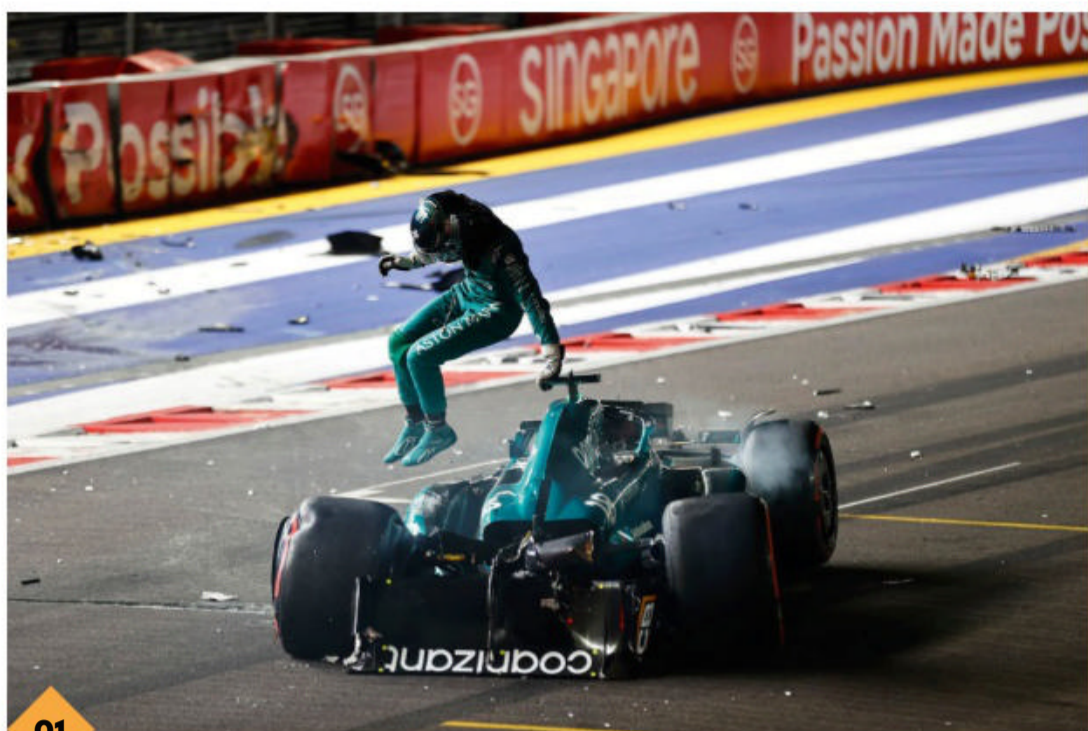


DPPI

### Sainz et Leclerc à la limite

Lors des six derniers tours, les pilotes Ferrari ne se sont pas ménagés avec le même objectif : monter sur le podium devant les tifosi. Au prix d'un pilotage viril, Sainz a repoussé toutes les attaques – tout aussi brutales – de son compagnon d'écurie.





01

Motorsport-images/LAT/Panoramic

A Singapour, Lance Stroll s'est extirpé miraculeusement indemne de l'épave de son Aston Martin. Le Canadien est sorti de piste à plus de 200 km/h en fin de qualification 1. Un peu chiffonné, Lance Stroll a préféré déclarer forfait pour la course, d'autant que son équipe manquait de pièces pour lui reconstruire une monoplace.

## SAMEDI 16 SEPTEMBRE

### 01 Stroll se crashe Lawson s'illustre

Comme attendu, la séance de qualifications de ce Grand Prix de Singapour est électrique. La Q1 est marquée par une nouvelle sortie de piste de Lance Stroll, qui détruit son Aston Martin dans le dernier virage du circuit. Malgré l'expérience de sept saisons en Formule 1, le Canadien a cru pouvoir rattraper dans un virage le temps perdu dans les 18 précédents. En fin de Q2, c'est le débutant Liam Lawson qui s'illustre d'une façon plus convaincante, en s'invitant en Q3, mettant ainsi K.O. Max Verstappen pour sept millièmes de seconde.

## DIMANCHE 17 SEPTEMBRE

### Stroll forfait En manque de pièces

Quelques minutes avant la parade des pilotes, l'équipe Aston Martin officialise le forfait de Lance Stroll. Sorti durement de la piste la veille lors de la première salve des qualifications, le Canadien a prévenu qu'il ne se sentait pas à 100 %, surtout sur l'un des circuits les plus éprouvants de la saison. Il se dit aussi que l'équipe anglaise était un peu juste en temps et surtout en pièces de rechange pour préparer une monoplace pour le fils du patron. Mick Krack, qui n'a sûrement pas envie de se faire virer par Lawrence Stroll, ne manque pas une occasion de souligner l'implication du fiston. Son commentaire en dit long : « Pour aborder ce virage à

cette vitesse (celui où Stroll a été accidenté, NDLR), il faut être engagé, et je pense que c'est une autre preuve qu'il l'est pleinement. Lance est très fort mentalement, il l'est beaucoup, beaucoup plus que vous ne le pensez. Il montera dans la voiture et sera rapide à Suzuka. » ●



Bernard Asset

### 1945 - 2023 François Castaing

La nouvelle est passée presque inaperçue à la fin du mois de juillet, quelques jours avant le Grand Prix de Belgique. Le paddock a appris la mort, à 78 ans, de l'ingénieur français François Castaing. Il a été l'un des premiers directeurs sportifs de Renault Sport et l'un des principaux acteurs des débuts de l'aventure Renault en F1 à partir de 1977. A la fin des années 80, il a été nommé à la direction d'American Motors aux Etats-Unis avant de prendre la vice-présidence de Chrysler. Il s'est éteint à Phoenix, sa ville d'adoption.

156

## LE POINT

# Ralentir Red Bull ou pas ?

Red Bull a trébuché dans les rues de Singapour. Une péripétie sans lendemain, espéraient (et prédisaient) Max Verstappen et Christian Horner.

**V**oilà donc à quoi ressembleraient les grands prix sans des Red Bull dominatrices. On redemande un final comme celui que nous ont offert les pilotes Ferrari, Mercedes et la McLaren de Norris lors du 15<sup>e</sup> rendez-vous de la saison à Singapour. C'est finalement à Ferrari et Carlos Sainz qu'est revenu l'honneur d'interrompre la série de victoires de l'équipe autrichienne, qui restait sur quinze succès d'affilée. Le suspense et l'intensité de ce Grand Prix de Singapour pourraient conforter ceux qui voudraient voir les Red Bull ralenties avec des artifices réglementaires. L'horrible acronyme BoP (Balance of Performance) a même été entendu. Cette idée de brider techniquement Red Bull a finalement été balayée par la plupart des adversaires de l'équipe dominatrice, qui

reconnaissent l'excellent travail effectué par les ingénieurs de celle-ci, concrétisé par son pilote vedette Verstappen. Ils affirment que la F1 est une méritocratie et que c'est aux adversaires de Red Bull de faire aussi bien ou mieux. C'est dans les bureaux d'études puis sur la piste que les victoires se méritent et pas grâce à des artifices réglementaires. Toutefois, une directive technique visant à mieux contrôler la rigidité des ailerons avant a été introduite à Singapour. Red Bull se disait confiante dans le fait qu'elle n'y perdrait rien. La relative déroute dans les rues de la cité-Etat a été attribuée à d'autres paramètres, et Max Verstappen et ses responsables se disaient optimistes quant à la reprise du rythme habituel sur des tracés plus conventionnels.

## CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2023 \*

\* Au 19 septembre

### TOP 10. ÉCURIES

Ecurie	Points
1 Red Bull	597 pts
2 Mercedes	289 pts
3 Ferrari	265 pts
4 Aston Martin	217 pts
5 McLaren	139 pts
6 Alpine	81 pts
7 Williams	21 pts
8 Haas	12 pts
9 Alfa Romeo	10 pts
10 AlphaTauri	5 pts

### TOP 10. PILOTES

Pilote	Points
1 Max Verstappen	374 pts
2 Sergio Pérez	223 pts
3 Lewis Hamilton	180 pts
4 Fernando Alonso	170 pts
5 Carlos Sainz	142 pts
6 Charles Leclerc	123 pts
7 George Russell	109 pts
8 Lando Norris	97 pts
9 Lance Stroll	47 pts
10 Pierre Gasly	45 pts

## LES GRANDS PRIX DU MOIS PROCHAIN







# GP de Singapour



D.P.P.I

## Fin de série (provisoire) pour Red Bull

**L**es amateurs de F1 attendaient ça depuis quelques semaines. Que l'équipe Red Bull se retrouve en difficulté et offre ainsi un peu de suspense à des grands prix aux résultats jusque-là trop prévisibles. Parti de la 11<sup>e</sup> place sur la grille, Max Verstappen n'espérait pas mieux qu'une 6<sup>e</sup> place. Il s'est classé 5<sup>e</sup> grâce à l'abandon dans le dernier tour de George Russell. Le Néerlandais avait donc vu juste concernant le potentiel de sa RB19, devenue – le temps d'un week-end – une monoplace bien

ordinaire. La faute, sans doute, à des expérimentations techniques un peu extrêmes et à un tracé qui ne convient pas à l'ADN de la machine autrichienne. Mais dans la nuit de Singapour, il fallait surtout souligner l'incroyable performance de Carlos Sainz, incontestable poleman et intraitable durant les 62 tours du grand prix. Pour une fois, la stratégie de Ferrari a été parfaite – même si elle passait par le sacrifice de Leclerc en début de course –, et puis l'Espagnol de la Scuderia a été diabolique en fin d'épreuve, en permettant au train formé

derrière lui par Norris et les deux Mercedes d'avoir l'usage du DRS afin d'annihiler leurs attaques. Avec Russell et Hamilton chaussés de pneus frais (grâce à une miraculeuse voiture de sécurité virtuelle après la panne d'Esteban Ocon), c'était un pari stressant, très risqué et qui ne pouvait payer qu'à la condition de ne pas commettre la moindre erreur, ce à quoi est parvenu Carlos Sainz, mais que n'a pas pu éviter George Russell dans le dernier tour, alors que le jeune Anglais semblait le mieux armé pour gober Sainz en fin de course.

### TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
<b>1 Carlos Sainz</b>	<b>55</b>	<b>Ferrari SF-23</b> (Ferrari)	<b>1 h 46'37"418</b>
<b>2 Lando Norris</b>	<b>4</b>	<b>McLaren MCL60</b> (Mercedes)	<b>à 0"812</b>
<b>3 Lewis Hamilton</b>	<b>44</b>	<b>Mercedes FW14</b> (Mercedes)	<b>à 1"269</b>
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 21"177
5 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	à 21"441
6 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 38"441
7 Oscar Piastri	81	McLaren MCL60 (Mercedes)	à 41"479
8 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	à 59"534 *
9 Liam Lawson	40	AlphaTauri AT04 (Honda)	à 1'05"918
10 Kevin Magnussen	20	Haas VF-23 (Ferrari)	à 1'12"116

\* 5" de pénalité pour son contact avec Albon.

*"Je pense que (j'étais) à une demi-longueur de gagner la course si j'avais dépassé Lando quand j'en ai eu l'occasion. Et puis, dans le dernier tour, une erreur de concentration d'un millimètre... game over."*

George Russell après sa touchette et son abandon dans le dernier tour

## LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Red Bull Media

### Verstappen à la peine

C'est à la régulière et sans être l'objet d'aucune pénalité que le Néerlandais a été écarté de la Q3 et de la course à la pole. Résigné et sur un circuit qui ne facilite pas les dépassements, Max excluait dès lors de se battre pour la victoire !



Motorsport-images/LAT/Panoramic

### Mercedes joue la gagne

La course prend une nouvelle dimension lorsque, à 17 tours de la fin, sous régime de virtual safety car, Mercedes fait un double arrêt pour chausser des pneus medium neufs. Les simulations donnent la victoire possible pour Russell... devant Hamilton.



Red Bull Media

### Lawson Cowboy

Après avoir accédé à la Q3 (10<sup>e</sup> en Q2), aux dépens de Verstappen, Liam Lawson confirme ses bons débuts en F1, sur un tracé qu'il ne connaissait pas. Prudent et régulier, le Néo-Zélandais (21 ans) marque ses premiers points en F1 dès son 3<sup>e</sup> grand prix.





# LE WRC DANS LE FLOU

Si Kalle Rovanderä semble très bien lancé pour remporter un deuxième titre consécutif au volant de sa Yaris, **les perspectives du championnat du monde des rallyes sont malheureusement moins claires...**





Motorsport-images/LAT/Panoramic



Rallye d'Argentine (2013)



n arrivant en Grèce pour y disputer début septembre le Rallye de l'Acropole, dixième manche du championnat 2023, les concurrents s'attendaient à ce que deux informations majeures leur soient communiquées : le calendrier du championnat 2024 et le nom du fournisseur du système hybride standard retenu pour les saisons 2025 et 2026. Dans les deux cas, leurs espoirs ont été déçus. Certes,

le président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem, a bien fait le déplacement en Grèce. Cet ancien rallyman (il a été plusieurs fois champion du Moyen-Orient et a gagné quelques rallyes au niveau mondial en Groupe N) a même longuement échangé avec les différentes parties prenantes du WRC. Néanmoins, la promesse qu'il avait formulée au Monte-Carlo de s'intéresser aux rallyes après avoir été accaparé par la F1 ne s'est pas encore traduite par des décisions spectaculaires, loin de là. Pourtant, à court, moyen et long termes, le petit monde du WRC est en attente de choix et d'orientations.

### Dans l'expectative

Commençons par le court terme. Alors que les championnats du monde de F1 et d'Endurance ont déjà divulgué leur programme 2024, le calendrier du WRC n'est pas encore bouclé, même s'il devrait compter 13 manches comme cette année. De plus, les tendances qui s'annoncent ne vont pas vraiment dans les directions attendues. Le promoteur du WRC a en effet identifié, il y a quelques mois, des objectifs majeurs pour la discipline : une manche aux Etats-Unis, une en Chine et une au Moyen-Orient (l'Arabie saoudite, qui accueille déjà le Dakar, tenant la corde). Or, il est acquis qu'aucune de ces trois destinations ne sera au programme l'an prochain. A défaut, le Rallye de Pologne devrait réapparaître (sa dernière inclusion en WRC remonte à 2017) et le Rallye de Lettonie devrait remplacer le Rallye d'Estonie. On ne va pas se mentir, l'attrait de ces pays n'est clairement pas le même aux yeux des constructeurs... Sur le continent sud-américain, le Mexique pourrait laisser sa place à l'Argentine – une épreuve unanimement appréciée – que le WRC n'avait plus visitée depuis 2019. ●●●

**LA FORMULE HYBRIDE N'A PAS SUSCITÉ LES VOCATIONS ATTENDUES. AUCUN CONSTRUCTEUR N'EST EN EFFET VENU REJOINDRE TOYOTA, HYUNDAI ET M-SPORT.**



Rallye de Pologne (2017)

Le président de la FIA Mohammed Ben Sulayem était présent au Rallye de l'Acropole. Le calendrier du championnat WRC devrait évoluer la saison prochaine. Le Rallye d'Estonie laisserait place au Rallye de Pologne alors que l'Argentine, si appréciée des concurrents, pourrait elle aussi faire son retour.

Photos : DPPI



Rallye d'Estonie (2023)





Motorsport-images/LAT/Panoramic



Photos : DPPI

Aujourd'hui, le WRC ne peut s'appuyer que sur deux constructeurs officiellement impliqués, Toyota et Hyundai, ainsi que sur la très méritante équipe privée M-Sport, qui peine à briller de nouveau. Heureusement que les pilotes Toyota se battent entre eux, car Hyundai n'est pour l'instant pas en mesure de contester le titre à la marque japonaise.



Red Bull Media



## Une Subaru WRC en 2025 ?

La marque ayant permis à Colin McRae (en 1995), à Richard Burns (en 2001) et à Petter Solberg (en 2003) de gagner le championnat du monde pourrait revenir en WRC. C'est en tout cas le souhait du président de la FIA et du président de Toyota, partenaire de Subaru. Même les concurrents actuels du WRC accueilleraient la marque japonaise les bras grands ouverts.





## LES CONSTRUCTEURS AIMERAIENT SAVOIR QUELLE ORIENTATION TECHNIQUE LE WRC COMPTE PRENDRE À PARTIR DE 2027. HYBRIDE ? ÉLECTRIQUE ? MOTEURS À COMBUSTION HYDROGÈNE ?

Sur le plan technique, les concurrents attendent aussi de la visibilité. Le fournisseur du système hybride standard, la société allemande Compact Dynamics, n'a été choisi que pour la première phase du cycle d'homologation des Rally1 hybrides, soit jusqu'en 2024. Les constructeurs veulent savoir si le système actuel sera conservé pour les saisons 2025 et 2026 ou s'ils doivent se préparer à une autre option...

Mais surtout, les constructeurs aimeraient savoir quelle orientation technique le WRC compte prendre à partir de 2027. Garder l'hybride ? Le développer ? Opter pour l'électrique ? Se convertir aux moteurs à combustion hydrogène ? Là encore, si aucune décision n'est prise, des tendances se font jour. L'électrique est considéré comme une solution pas assez mature pour une discipline aussi itinérante que le Rallye (difficile de jumeler puissance et autonomie nécessaire).

Concernant les moteurs thermiques à hydrogène, Akio Toyoda, le président de Toyota, est un grand fan de cette technologie (voir Sport Auto du mois dernier), mais il n'est pas sûr que les autres constructeurs partagent son enthousiasme. D'autant moins que les retombées actuelles du WRC n'incitent pas vraiment à des investissements importants. Une équipe comme M-Sport – qui peine déjà à suivre avec la technologie hybride – n'aurait probablement pas les moyens de se le permettre...

### Des pistes pour l'avenir

On ne peut que constater que la formule hybride n'a pas suscité les vocations attendues. Aucun constructeur n'est en effet venu rejoindre Toyota, Hyundai et M-Sport (vaguement soutenu par Ford). Un signe très préoccupant. La seule perspective en ce domaine repose aujourd'hui sur l'hypothétique retour de Subaru, marque plusieurs fois championne du monde entre 1995 et 2003 et absente du WRC depuis 2008. Sa future participation a été évoquée par... Akio Toyoda. Car la marque qu'il dirige est liée à Subaru sur les plans capitalistique et technologique. Fan de Rallye, le patron japonais serait prêt à contribuer à cette réapparition en apportant le soutien de Toyota dans le domaine de la motorisation. Et pour cause, Subaru ne possède pas dans sa gamme de moteur adapté à réglementation en vigueur. Soyons honnêtes, quoique très excitant, ce retour potentiel paraît pour l'instant tenir davantage d'un vœu que d'un projet abouti.

Actuellement, la seule marque ayant manifesté son intérêt pour le WRC est Michelin. Le fabricant français n'avait pas été retenu comme fournisseur unique du championnat lors du dernier appel d'offres. Ejecté aussi du championnat de Formule E (l'une de ses priorités), il semble à nouveau motivé pour remplacer Pirelli, qui a annoncé son intention de ne pas renouveler son contrat.

Parmi les interrogations qui planent dans les parcs d'assistance figure le sujet du format. Le promoteur du championnat se dit ouvert à une remise en question à ce propos. Le principe d'un parc d'assistance unique, adopté en 1997 sous l'impulsion de David Richards, n'a plus l'air de faire l'unanimité. Les équipes souhaiteraient pouvoir intervenir sur les voitures à plusieurs moments d'une étape, ce qui présenterait aussi l'avantage de mettre en exergue le travail des mécaniciens lors de certaines opérations d'urgence, aujourd'hui inexistantes du fait des distances entre les spéciales et le parc (une voiture ayant un problème doit renoncer). De même, les étapes « à rallonge » pourraient être réservées à quelques rallyes historiques (Monte-Carlo, Safari, par exemple), les autres épreuves étant libres de choisir des horaires plus conformes aux conditions normales de travail (et aux contrats de travail des mécanos salariés !). ●



DPPI

## KALLE ROVANPERÄ PEUT-IL ÊTRE BATTU ?

**E**n se crashant avec style (mais sans égratignures !) à domicile

sur les rapides spéciales du Rallye de Finlande, le champion du monde avait involontairement relancé la course au titre. Son équipier Elfyn Evans (transparent la saison dernière) en avait profité pour s'imposer (pour la deuxième fois en Finlande, ce qui n'est pas rien) et revenir dans la course au titre. A la suite de cet incident de parcours, le jeune Rovannerä a su parfaitement se remettre en selle à l'Acropole. Certes, Thierry Neuville (longtemps leader) et Sébastien Ogier l'ont bien aidé, mais peu importe. Sur ce rallye plus cassant que jamais, le plus jeune champion

du monde de l'histoire du WRC a parfaitement su gérer sa course jusqu'au bout (il a en effet remporté la Power Stage et empoché les points associés). Il a donc réalisé un carton plein. En terminant deuxième, Evans a limité la casse. Le Gallois compte 33 points de retard (une victoire en rapportant 25) alors qu'il reste trois épreuves à disputer : Chili (du 28 septembre au 1<sup>er</sup> octobre), Europe centrale (du 26 au 29 octobre) et Japon (du 16 au 19 novembre). En cas de résultat blanc de Rovannerä sur une manche, c'est encore jouable pour Evans. En revanche, pour Thierry Neuville et Ott Tänak, cela relève de la mission interdite.



Red Bull Media





## Retourner sa veste

Par Sylvain Vétaux

**V**ous êtes quelques-uns à m'avoir interpellé sur la note minable accordée à l'Abarth 500e dans le dernier numéro. Une étoile, c'est peu. Et puisque vous lisez également les petits copains, certains ne comprennent pas pourquoi le vilain Vétaux a été aussi méchant à l'égard d'une auto qui récolte plutôt tous les suffrages ailleurs. D'où quelques explications. Non, l'Abarth 500e n'est pas une mauvaise voiture. C'est simplement une piètre sportive. Direction farfelue, électronique castratrice, « mécanique » anémique au-delà de 100 km/h, autonomie sportive affligeante : convenez que ça fait beaucoup. Certes, cette version est bien plus aboutie en matière de liaisons au sol que sa jumelle thermique, mais comme cette dernière était juste la citadine la plus mal suspendue de tous les temps, la tâche n'était pas compliquée.



## En arrière toute ?

Par Laurent Chevalier

**S**ur Instagram, un certain Jag me demande : « Je sais que je suis extrémiste mais j'ai une question tatillonne : une Ferrari peut-elle avoir un moteur à l'avant ? » Alors... avant d'apporter des éléments de réponse, permettez-moi de vous dire merci, cher Jag. Merci pour votre question qui transpire la passion, celle d'un connaisseur, à l'heure où les réseaux sociaux sont envahis d'influenceurs ou assimilés qui s'extasient devant des clignotants dynamiques et s'ébaudissent devant la taille des écrans tactiles. Et à l'heure où tout doit être dit dans une vidéo de quinze secondes, scrollée du pouce à la chaîne, dans le seul but de récupérer le plus de likes au passage, et tant pis pour les raccourcis et les non-sens. Bref, votre question n'a rien de tatillon, elle est rafraîchissante. Ma réponse : oui, une vraie Ferrari peut avoir un moteur avant, à condition qu'il soit suffisamment reculé pour recentrer les masses et que l'ensemble



## JE PERSISTE ET SIGNE : MALGRÉ SES HAUT-PARLEURS EXTÉRIEURS VROMBISSANTS, LA 500e EST DÉCEVANTE.

Donc je persiste et signe : malgré ses haut-parleurs extérieurs vrombissants, la 500e est décevante. Lors de la présentation, nous étions nombreux à penser de même. Aussi, quelle ne fut pas ma surprise de lire ou entendre quelques confrères encenser l'italienne ! « Il n'y a que les cons qui ne changent pas d'avis, il faut vivre avec son temps, c'est quand même moins pire que si c'était plus pire » : j'entends les raisons de ce retournement de veste. Mais comme je peine à m'habiller, je préfère la porter dans le bon sens...



Laurent Chevalier

## UNE VRAIE FERRARI PEUT-ELLE AVOIR UN MOTEUR AVANT ? OUI, ET LA ROMA SPIDER LE PROUVE À NOUVEAU, MÊME SANS LES ATTRIBUTS D'UNE SUPERSPORTIVE.

des réglages châssis donnent presque l'impression de conduire une voiture à moteur central. Ce qui n'était pas forcément le cas de la California ni de la Portofino, mais qui l'est sur la Roma. Au volant, c'est clair comme de l'eau de roche : là où la California rechignait à pivoter et la Portofino piochait du nez, la Roma est beaucoup plus alerte et agile. En revanche, cela ne signifie pas que la version Spider soit une bête de course, loin de là. Sa définition, ses réglages et sa rigidité de cabriolet l'en empêchent et mettent l'accent sur la polyvalence. En clair, c'est une vraie Ferrari... pour tous les jours.





PORSCHE 992 TURBO S - 11/22 - 490 KM - 280.000 €



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE  
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



AUDI RS4 AVANT 450 CV  
Année : 04/21  
Kilométrage : 20.300 KM  
93.000 €



DALLARA STRADALE  
Année : 07/21  
Kilométrage : 235 KM  
250.000 €



BENTLEY CONTINENTAL  
GTC II V8  
Année : 01/15  
Kilométrage : 19.350 KM  
135.000 €



FERRARI SF90 STRADALE  
PACK FIORANO  
Année : 05/21  
Kilométrage : 1.550 KM  
620.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco  
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco  
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com  
Tél. : +377 93 50 22 70



application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l' iTunes Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



# ANGE BARDE

genève

